

Aktoversigt

Akter uden sagstilknytning

Akt ID	Dato	Titel	Akt- #	Undtages Kommentar
2861368	09-10-2022 12:09:22	høringssvar	1	
		Vedhæftninger		
		høringssvar.eml		
2861372	06-10-2022 21:44:42	Bane Aarhus-Silkeborg	2	
		Vedhæftninger		
		Bane Aarhus-Silkeborg.eml		
		Høringssvar forhøring.pdf		
2861304	16-10-2022 11:32:29	Bekymringer ift ny linieføring	1	
		Vedhæftninger		
		Bekymringer ift ny linieføring.eml		
2861337	13-10-2022 15:33:21	Den planlagte bane Århus-Silkeborg	1	
		Vedhæftninger		
		Den planlagte bane Århus-Silkeborg.eml		
2861385	27-09-2022 10:48:03	Dette er et spørgsmål!	1	
		Vedhæftninger		
		Dette er et spørgsmål!.eml		
2861303	16-10-2022 11:34:38	Foringelse af den offentlige trafik mellem Silkeborg og Aarhus	1	
		Vedhæftninger		
		Foringelse af den offentlige trafik mellem Silkeborg og Aarhus.eml		
2861267	16-10-2022 21:58:22	Foringelse af eksisterende	1	
		Vedhæftninger		
		Foringelse af eksisterende.eml		
2861249	18-10-2022 07:22:16	Foringelse af strækning mellem Ry og Aarhus	1	
		Vedhæftninger		
		Foringelse af strækning mellem Ry og Aarhus.eml		
2861284	16-10-2022 17:44:40	FW:	2	
		Vedhæftninger		
		FW.eml		
		Høringssvar.docx		
2861314	15-10-2022 22:07:24	Høring	2	
		Vedhæftninger		
		Høring.eml		
		Høring.pdf		
2861321	15-10-2022 20:06:23	Høring -Jernbane mellem Aarhus og Silkeborg	1	
		Vedhæftninger		
		Høring -Jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.eml		
2861253	17-10-2022 19:24:28	Høring om jernbane	1	
		Vedhæftninger		
		Høring om jernbane.eml		
2861376	05-10-2022 16:21:30	høringssvar	2	
		Vedhæftninger		
		høringssvar.eml		
		høring tog.pdf		
2861369	09-10-2022 12:08:09	høringssvar	1	
		Vedhæftninger		

		høringssvar.eml	
2861306	16-10-2022 10:38:27	høringssvar	1
	Vedhæftninger		
		høringssvar.eml	
2861381	01-10-2022 11:17:42	Høringssvar	1
	Vedhæftninger		
		Høringssvar.eml	
2861374	06-10-2022 17:04:02	Høringssvar	1
	Vedhæftninger		
		Høringssvar.eml	
2861360	10-10-2022 15:43:12	Høringssvar	1
	Vedhæftninger		
		Høringssvar.eml	
2861357	11-10-2022 13:50:24	Høringssvar	1
	Vedhæftninger		
		Høringssvar.eml	
2861346	12-10-2022 22:12:43	Høringssvar	1
	Vedhæftninger		
		Høringssvar.eml	
2861345	13-10-2022 07:52:52	Høringssvar	1
	Vedhæftninger		
		Høringssvar.eml	
2861338	13-10-2022 12:37:58	Høringssvar	1
	Vedhæftninger		
		Høringssvar.eml	
2861333	13-10-2022 19:34:33	Høringssvar	1
	Vedhæftninger		
		Høringssvar.eml	
2861323	15-10-2022 07:10:27	Høringssvar	2
	Vedhæftninger		
		Høringssvar.eml	
		Banedanmark.pdf	
2861293	16-10-2022 15:19:28	Høringssvar	1
	Vedhæftninger		
		Høringssvar.eml	
2861290	16-10-2022 16:26:38	Høringssvar	1
	Vedhæftninger		
		Høringssvar.eml	
2861289	16-10-2022 16:28:34	Høringssvar	1
	Vedhæftninger		
		Høringssvar.eml	
2861288	16-10-2022 17:19:30	Høringssvar	1
	Vedhæftninger		
		Høringssvar.eml	
2861287	16-10-2022 17:30:30	Høringssvar	1
	Vedhæftninger		
		Høringssvar.eml	
2861283	16-10-2022 18:13:03	Høringssvar	2
	Vedhæftninger		
		Høringssvar.eml	
		Høringssvar (1).docx	
2861282	16-10-2022 18:23:22	Høringssvar	1
	Vedhæftninger		
		Høringssvar.eml	
2861277	16-10-2022 19:56:29	Høringssvar	2
	Vedhæftninger		
		Høringssvar.eml	
		Høringsvar til idehøringsfase ved Banedanmark.pdf	
2861274	16-10-2022 21:11:18	Høringssvar	1
	Vedhæftninger		
		Høringssvar.eml	
2861271	16-10-2022 21:47:56	Høringssvar	2
	Vedhæftninger		
		Høringssvar.eml	
		Vedr. ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.pdf	
2861265	16-10-2022 22:57:08	Høringssvar	1
	Vedhæftninger		

		Høringssvar.eml	
2861262	16-10-2022 23:26:42	Høringssvar	1
	Vedhæftninger		
		Høringssvar.eml	
2861257	17-10-2022 09:51:00	Høringssvar	1
	Vedhæftninger		
		Høringssvar.eml	
2861317	15-10-2022 21:04:35	Høringssvar	1
	Vedhæftninger		
		Høringssvar.eml	
2861311	15-10-2022 22:26:51	Høringssvar - jernbane mellem Aarhus og Silkeborg	1
	Vedhæftninger		
		Høringssvar - jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.eml	
2861373	06-10-2022 20:53:41	Høringssvar - jernbane Aarhus - Silkeborg	2
	Vedhæftninger		
		Høringssvar - jernbane Aarhus - Silkeborg.eml	
		Ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg i høring.docx	
2861361	10-10-2022 15:14:26	Høringssvar - ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg	2
	Vedhæftninger		
		Høringssvar - ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.eml	
		Høringssvar - jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.pdf	
2861312	15-10-2022 22:15:50	Høringssvar - [REDACTED]	1
	Vedhæftninger		
		Høringssvar - [REDACTED].eml	
2861342	13-10-2022 09:48:36	Høringssvar Århus -Silkeborg - bane	2
	Vedhæftninger		
		Høringssvar Århus -Silkeborg - bane.eml	
		LINÅ VESTERSKOV AS.docx	
2861324	14-10-2022 21:59:28	Høringssvar "Ny bane Aarhus-Silkeborg"	3
	Vedhæftninger		
		Høringssvar Ny bane Aarhus-Silkeborg.eml	
		Høringssvar fra Himmelbjergvej 6, 8600.docx	
		Høringssvar fra Himmelbjergvej 6, 8600.pdf	
2861320	15-10-2022 20:33:26	Høringssvar 1 - Sejs-Svejbæk Lokalråd	2
	Vedhæftninger		
		Høringssvar 1 - Sejs-Svejbæk Lokalråd.eml	
		Sejs-Svejbæk Lokalråd - Høringssvar.pdf	
2861366	09-10-2022 18:32:30	Høringssvar 1 om valg af C1 løsningen	2
	Vedhæftninger		
		Høringssvar 1 om valg af C1 løsningen.eml	
		Høringssvar 1 om valg C1 linjeføring [REDACTED].docx	
2861318	15-10-2022 20:39:00	Høringssvar 2 - Sejs-Svejbæk Lokalråd	3
	Vedhæftninger		
		Høringssvar 2 - Sejs-Svejbæk Lokalråd.eml	
		Høringssvar 1 om valg C1 linjeføring [REDACTED].docx	
		Høringssvar 2 forslag til justering af C1 løsning, [REDACTED].pptx	
2861365	09-10-2022 18:35:49	Høringssvar 2 om justering af C1 løsningen	2
	Vedhæftninger		
		Høringssvar 2 om justering af C1 løsningen.eml	
		Høringssvar 2 forslag til justering af C1 løsning, [REDACTED].pptx	
2861308	16-10-2022 09:45:54	Høringssvar Banen, Aarhus- Silkeborg	1
	Vedhæftninger		
		Høringssvar Banen, Aarhus- Silkeborg.eml	
2861315	15-10-2022 21:21:05	Høringssvar debatoplæg Ny bane Aarhus - Silkeborg	1
	Vedhæftninger		
		Høringssvar debatoplæg Ny bane Aarhus - Silkeborg.eml	
2861298	16-10-2022 13:46:29	Høringssvar debatoplæg Ny bane Aarhus - Silkeborg	1
	Vedhæftninger		

		Høringssvar debatoplæg Ny bane Aarhus - Silkeborg.eml	
2861341	13-10-2022 10:42:37	Høringssvar fra Borgergruppen for togstation i Galtten-Skovby	2
		Vedhæftninger	
		Høringssvar fra Borgergruppen for togstation i Galtten-Skovby.eml	
		Høringssvar fra Borgergruppen for togstation i Galtten-Skovby 2022.pdf	
2861370	07-10-2022 09:02:26	Høringssvar fra Brabrand Erhvervsforening	2
		Vedhæftninger	
		Høringssvar fra Brabrand Erhvervsforening.eml	
		BEF_høringssvar_Aarhus-Silkeborg banen.pdf	
2861332	13-10-2022 21:50:29	Høringssvar fra Harlev Fællesråd_Ny bane Aarhus Silkeborg	2
		Vedhæftninger	
		Høringssvar fra Harlev Fællesråd_Ny bane Aarhus_Silkeborg.eml	
		20221013_Høringssvar Harlev Fællesråd_Ny bane Aarhus Silkeborg_Final.pdf	
2861278	16-10-2022 19:53:27	Høringssvar fra Laven lokalraad	2
		Vedhæftninger	
		Høringssvar fra Laven lokalraad.eml	
		Høringssvar-fra-Laven-lokalråd 16. oktober 2022.docx	
2861367	09-10-2022 14:58:13	Høringssvar fra lokal borger vedrørende linjeføring for ny bane fra Aarhus til Silkeborg	1
		Vedhæftninger	
		Høringssvar fra lokal borger vedrørende linjeføring for ny bane fra Aarhus til Silkeborg.eml	
2861329	14-10-2022 10:43:18	Høringssvar fra Låsby	3
		Vedhæftninger	
		Høringssvar fra Låsby.eml	
		Høringssvar.pdf	
		medunderskrivere.pdf	
2861259	17-10-2022 00:12:54	Høringssvar fra Ry Borgerforening - ny bane fra Silkeborg til Aarhus	2
		Vedhæftninger	
		Høringssvar fra Ry Borgerforening - ny bane fra Silkeborg til Aarhus.eml	
		Ry Borgerforening - brev - høringssvar om ny jernbane aarhus - silkeborg - 16.10.pdf	
2861331	13-10-2022 21:54:18	Høringssvar fra Snåstrupvej 9	2
		Vedhæftninger	
		Høringssvar fra Snåstrupvej 9.eml	
		Høringssvar^J Letbane Århus-Silkeborg1.pdf	
2861391	21-09-2022 12:22:08	Høringssvar linjeføring Aarhus - Silkeborg	1
		Vedhæftninger	
		Høringssvar linjeføring Aarhus - Silkeborg.eml	
2861270	16-10-2022 21:47:58	Høringssvar nr. 1 af [REDACTED]	2
		Vedhæftninger	
		Høringssvar nr. 1 af [REDACTED].eml	
		Sejs-Svejbæk Lokalråd - Høringssvar.pdf	
2861268	16-10-2022 21:51:58	Høringssvar nr. 2 fra [REDACTED]	1
		Vedhæftninger	
		Høringssvar nr. 2 fra [REDACTED].eml	
2861251	17-10-2022 22:09:50	Høringssvar ny jernbane Silkeborg-Aarhus	1
		Vedhæftninger	
		Høringssvar ny jernbane Silkeborg-Aarhus.eml	
2861377	03-10-2022 16:44:30	Høringssvar ny jernbane Århus-Silkeborg	1
		Vedhæftninger	
		Høringssvar ny jernbane Århus-Silkeborg.eml	
2861286	16-10-2022 17:41:44	Høringssvar ny letbane ml Silkeborg og Aarhus	1
		Vedhæftninger	
		Høringssvar ny letbane ml Silkeborg og Aarhus.eml	
2861307	16-10-2022 10:01:52	Høringssvar ny Aarhus-Silkeborg strækning	1
		Vedhæftninger	
		Høringssvar ny Aarhus-Silkeborg strækning.eml	
2861383	28-09-2022 09:06:04	Høringssvar på ny bane Aarhus-Silkeborg	1
		Vedhæftninger	

		Høringssvar på ny bane Aarhus-Silkeborg.eml	
2861260	17-10-2022 00:10:20	Høringssvar Silkeborg - Århus	1
		Vedhæftninger	
		Høringssvar Silkeborg - Århus.eml	
2861375	05-10-2022 20:03:54	Høringssvar Silkeborg - Aarhus	1
		Vedhæftninger	
		Høringssvar Silkeborg - Aarhus.eml	
2861325	14-10-2022 20:26:41	Høringssvar Silkeborg-Aarhus jernbane	1
		Vedhæftninger	
		Høringssvar Silkeborg-Aarhus jernbane.eml	
2861354	11-10-2022 23:33:35	Høringssvar til "Ny bane Aarhus-Silkeborg"	1
		Vedhæftninger	
		Høringssvar til Ny bane Aarhus-Silkeborg.eml	
2861261	16-10-2022 23:48:25	Høringssvar til Ide'fasehøring "Ny bane Aarhus-Silkeborg	2
		Vedhæftninger	
		Høringssvar til Ide'fasehøring Ny bane Aarhus-Silkeborg.eml	
		Høringssvar-Idefase ny jernbane.pdf	
2861248	28-10-2022 09:15:35	Høringssvar til idéfasehøring ny bane Aarhus-Silkeborg fra Skanderborg Kommune	3
		Vedhæftninger	
		Høringssvar til idéfasehøring ny bane Aarhus-Silkeborg fra Skanderborg Kommune.eml	
		Fælles høringssvar om ny bane fra Silkeborg, Aarhus og Skanderborg kommuner og Region Midtjylland.pdf	
		Supplerende høringssvar om ny bane Aarhus-Silkeborg fra Silkeborg og Skanderborg kommuner.pdf	
2861263	16-10-2022 23:05:43	Høringssvar til idéhøringsfase af ny bane mellem Aarhus-Silkeborg	1
		Vedhæftninger	
		Høringssvar til idéhøringsfase af ny bane mellem Aarhus-Silkeborg.eml	
2861388	23-09-2022 13:03:04	Høringssvar til ny bane Silkeborg-Aarhus	1
		Vedhæftninger	
		Høringssvar til ny bane Silkeborg-Aarhus.eml	
2861254	17-10-2022 13:41:33	høringssvar til Ny bane Aarhus-Silkeborg	1
		Vedhæftninger	
		høringssvar til Ny bane Aarhus-Silkeborg.eml	
2861302	16-10-2022 12:37:27	Høringssvar til ny banestrækning	1
		Vedhæftninger	
		Høringssvar til ny banestrækning.eml	
2861335	13-10-2022 17:39:15	Høringssvar til ny jernbane	1
		Vedhæftninger	
		Høringssvar til ny jernbane.eml	
2861264	16-10-2022 22:59:53	Høringssvar til ny jernbane	1
		Vedhæftninger	
		Høringssvar til ny jernbane.eml	
2861256	17-10-2022 11:05:50	Høringssvar til ny jernbane Aarhus-Silkeborg	1
		Vedhæftninger	
		Høringssvar til ny jernbane Aarhus-Silkeborg.eml	
2861276	16-10-2022 20:13:19	Høringssvar til undersøgelsen af 'Ny bane Aarhus-Silkeborg'	1
		Vedhæftninger	
		Høringssvar til undersøgelsen af 'Ny bane Aarhus-Silkeborg'.eml	
2861316	15-10-2022 21:14:26	Høringssvar togforbindelse til Aarhus.	1
		Vedhæftninger	
		Høringssvar togforbindelse til Aarhus..eml	
2861266	16-10-2022 22:01:04	Høringssvar vedr. idéfasehøring ny jernbane	2
		Vedhæftninger	
		Høringssvar vedr. idéfasehøring ny jernbane.eml	
		Sejs-Svejbæk Lokalråd - Høringssvar.pdf	
2861272	16-10-2022 21:47:19	Høringssvar vedr. jernbane Silkeborg - Aarhus	2
		Vedhæftninger	
		Høringssvar vedr. jernbane Silkeborg - Aarhus.eml	
		Høringssvar jernbane Silkeborg-Aarhus.pdf	

2861328	14-10-2022 11:14:33	Høringssvar vedr. linjeføring af bane mellem Aarhus og Silkeborg	1
Vedhæftninger			
		Høringssvar vedr. linjeføring af bane mellem Aarhus og Silkeborg.eml	
2861279	16-10-2022 19:04:18	Høringssvar vedr. linjeføring af eventuel jernbane Silkeborg - Aarhus	1
Vedhæftninger			
		Høringssvar vedr. linjeføring af eventuel jernbane Silkeborg - Aarhus.eml	
2861319	15-10-2022 20:34:16	Høringssvar vedr. ny bane Aarhus- Silkeborg	1
Vedhæftninger			
		Høringssvar vedr. ny bane Aarhus-Silkeborg.eml	
2861305	16-10-2022 10:42:46	Høringssvar vedr. ny bane Aarhus-Silkeborg	1
Vedhæftninger			
		Høringssvar vedr. ny bane Aarhus-Silkeborg.eml	
2861393	20-09-2022 08:14:25	Høringssvar vedr. Ny bane Aarhus-Silkeborg	1
Vedhæftninger			
		Høringssvar vedr. Ny bane Aarhus-Silkeborg.eml	
2861336	13-10-2022 16:17:05	Høringssvar vedr. ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg	2
Vedhæftninger			
		Høringssvar vedr. ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.eml	
		Høringssvar vedr. linjeføring Aarhus-Silkeborg.docx	
2861299	16-10-2022 13:41:34	Høringssvar vedr. ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg	1
Vedhæftninger			
		Høringssvar vedr. ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.eml	
2861310	16-10-2022 07:32:48	Høringssvar vedr. Århus-Silkeborg	2
Vedhæftninger			
		Høringssvar vedr. Århus-Silkeborg.eml	
		Høringssvar fra Svejbæk beboer.docx	
2861275	16-10-2022 20:59:19	Høringssvar, idéfasehøring vedr. Ny bane Aarhus-Silkeborg	1
Vedhæftninger			
		Høringssvar, idéfasehøring vedr. Ny bane Aarhus-Silkeborg.eml	
2861330	14-10-2022 10:02:28	Høringssvar, Idéhøringsfasen	2
Vedhæftninger			
		Høringssvar, Idéhøringsfasen.eml	
		Høringssvar til Idéhøringsfasen, Bane mellem Aarhus og Silkeborg.pdf	
2861349	12-10-2022 17:01:36	Høringssvar, Svejbæk Grundejerforening	2
Vedhæftninger			
		Høringssvar, Svejbæk Grundejerforening.eml	
		Høringssvar ny banelinje 10 okt 2022.pdf	
2861358	11-10-2022 11:10:11	Høringssvar: Altødelæggende C3 løsning	1
Vedhæftninger			
		Høringssvar Altødelæggende C3 løsning.eml	
2861352	12-10-2022 09:57:37	Høringssvar: Altødelæggende C3 løsning	1
Vedhæftninger			
		Høringssvar Altødelæggende C3 løsning.eml	
2861339	13-10-2022 11:43:25	Høringssvar: Den ideelle placering af ny togbane Aarhus-Silkeborg	2
Vedhæftninger			
		Høringssvar Den ideelle placering af ny togbane Aarhus-Silkeborg.eml	
		Bilag 1. Ideoplæg til ny linjeføring mv. [13333].pptx	
2861291	16-10-2022 16:21:40	Høringssvar: Fremtidigt antal tog i timen på den nuværende sydbane (Sejs, Ry, Skanderborg, Aarhus); Estimeret rejsetid på den nye bane	1
Vedhæftninger			
		Høringssvar Fremtidigt antal tog i timen på den nuværende sydbane (Sejs, Ry, Skanderborg, Aarhus); Estimeret rejsetid på den nye bane.eml	
2861364	09-10-2022 19:52:23	Høringssvar: Ny bane Silkeborg-Aarhus	1

Vedhæftninger			
		Høringssvar Ny bane Silkeborg-Aarhus.eml	
2861356	11-10-2022 15:11:58	Høringssvar; Ny bane Aarhus - Silkeborg	1
Vedhæftninger			
		Høringssvar; Ny bane Aarhus - Silkeborg.eml	
2861347	12-10-2022 21:15:46	Høringsvar	1
Vedhæftninger			
		Høringsvar.eml	
2861247	28-10-2022 17:54:55	Idefase for Silkeborg-Aarhus jernbane - Høringssvar fra Aarhus Kommune	3
Vedhæftninger			
		Idefase for Silkeborg-Aarhus jernbane - Høringssvar fra Aarhus Kommune.eml	
		Høringssvar Idefase for Silkeborg - Aarhus bane.pdf	
		Fælles høringssvar om ny bane fra Silkeborg, Aarhus og Skanderborg kommuner og Region Midtjylland.pdf	
2861281	16-10-2022 18:31:32	Idefasehøring ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg	1
Vedhæftninger			
		Idefasehøring ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.eml	
2861344	13-10-2022 07:57:51	Idefasehøring ny jernbane Aarhus Silkeborg	2
Vedhæftninger			
		Idefasehøring ny jernbane Aarhus Silkeborg.eml	
		Ny jernbanetrace Bording Århus.png	
2861343	13-10-2022 08:12:51	Idefasehøring vedr ny jernbane mellem aarhus og silkeborg	1
Vedhæftninger			
		Idefasehøring vedr ny jernbane mellem aarhus og silkeborg.eml	
2861327	14-10-2022 12:31:25	Idefasehøring.	1
Vedhæftninger			
		Idefasehøring..eml	
2861322	15-10-2022 11:42:21	Indkaldelse af ideer og forslag	2
Vedhæftninger			
		Indkaldelse af ideer og forslag.eml	
		Til Banedanmark - C3 og C4.pdf	
2861255	17-10-2022 12:21:34	Indsendelse af høringssvar til idéfasehøring fra Silkeborg Kommune	4
Vedhæftninger			
		Indsendelse af høringssvar til idéfasehøring fra Silkeborg Kommune.eml	
		Fælles høringssvar Aarhus og Skanderborg og Silkeborg kommuner.pdf	
		Fælles høringssvar Silkeborg og Skanderborg kommuner - ny bane Aarhus-Silkeborg.pdf	
		Bilag Fællesbrev fra Silkeborg og Skanderborg Kommuner om linjeføring og togstop.pdf	
2861250	17-10-2022 22:30:07	Ingen afgange må forsvinde fra Ry	1
Vedhæftninger			
		Ingen afgange må forsvinde fra Ry.eml	
2861379	01-10-2022 20:40:27	Intet emne	1
Vedhæftninger			
		Intet emne.eml	
2861359	10-10-2022 21:58:15	jernbane	1
Vedhæftninger			
		jernbane.eml	
2861353	12-10-2022 08:31:14	Jernbane mellem Aarhus og Silkeborg	1
Vedhæftninger			
		Jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.eml	
2861355	11-10-2022 18:10:27	Jernbane- Silkeborg-Aarhus	1
Vedhæftninger			
		Jernbane- Silkeborg-Aarhus.eml	
2861294	16-10-2022 15:01:41	Kommentar til Banedanmark undersøgelse	2
Vedhæftninger			
		Kommentar til Banedanmark undersøgelse.eml	
		Kommentarer til Banedanmark undersøgelse af ny jernbane Aarhus Silkeborg.docx	
2861258	17-10-2022 05:25:05	Kommentar til høring	1
Vedhæftninger			

		Kommentar til høring.eml	
2861285	16-10-2022 17:43:43	Kommentar til høringssvar	1
		Vedhæftninger	
		Kommentar til høringssvar.eml	
2861380	01-10-2022 17:42:37	Kommentar til tog Aarhus-Silkeborg	1
		Vedhæftninger	
		Kommentar til tog Aarhus-Silkeborg.eml	
2861390	22-09-2022 21:17:42	Kritik	1
		Vedhæftninger	
		Kritik.eml	
2861273	16-10-2022 21:39:30	Lave st	1
		Vedhæftninger	
		Lave st.eml	
2861301	16-10-2022 12:54:44	linieføring	1
		Vedhæftninger	
		linieføring.eml	
2861300	16-10-2022 12:55:13	linieføring	1
		Vedhæftninger	
		linieføring.eml	
2861392	21-09-2022 11:01:00	Linjeføring	1
		Vedhæftninger	
		Linjeføring.eml	
2861292	16-10-2022 15:48:41	Linjeføring C1	1
		Vedhæftninger	
		Linjeføring C1.eml	
2861280	16-10-2022 18:58:32	Låsby Borgerforening. Høringssvar	1
		Vedhæftninger	
		Låsby Borgerforening. Høringssvar.eml	
2861297	16-10-2022 14:15:47	Nej tak til banen Ja tak til busser	1
		Vedhæftninger	
		Nej tak til banen Ja tak til busser.eml	
2861269	16-10-2022 21:48:51	Ny bane Aarhus - Silkeborg	1
		Vedhæftninger	
		Ny bane Aarhus - Silkeborg.eml	
2861326	14-10-2022 13:45:13	Ny jernbane mellem Århus og Silkeborg	1
		Vedhæftninger	
		Ny jernbane mellem Århus og Silkeborg.eml	
2861363	10-10-2022 11:54:32	ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg	1
		Vedhæftninger	
		ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.eml	
2861394	19-09-2022 22:34:35	Ny jernbane Silkeborg-Aarhus	1
		Vedhæftninger	
		Ny jernbane Silkeborg-Aarhus.eml	
2861348	12-10-2022 18:06:21	Ny linieføring Aarhus - Silkeborg	1
		Vedhæftninger	
		Ny linieføring Aarhus - Silkeborg.eml	
2861252	17-10-2022 22:08:17	Opgrader den eksisterende i stedet for at bygge ny	1
		Vedhæftninger	
		Opgrader den eksisterende i stedet for at bygge ny.eml	
2861378	02-10-2022 13:04:06	Overkørsler og linjeføring som vektordata	1
		Vedhæftninger	
		Overkørsler og linjeføring som vektordata.eml	
2861340	13-10-2022 10:51:08	Pengespild	1
		Vedhæftninger	
		Pengespild.eml	
2861350	12-10-2022 12:02:00	Re: spørgsmål til høring om ny bane Aarhus-Silkeborg	1
		Vedhæftninger	
		Re spørgsmål til høring om ny bane Aarhus-Silkeborg (BDK ID 2835985).eml	
2861334	13-10-2022 19:28:59	Re: spørgsmål til høring om ny bane Aarhus-Silkeborg	1
		Vedhæftninger	
		Re spørgsmål til høring om ny bane Aarhus-Silkeborg (BDK ID 2835985).eml	
2861395	19-09-2022 15:27:44	Station ved Låsby	1
		Vedhæftninger	
		Station ved Låsby.eml	

2861371	07-10-2022 00:02:49	Stationer	1
Vedhæftninger			
		Stationer.eml	
2861389	23-09-2022 11:33:57	Store konsekvenser for Ry-Skanderborg	1
Vedhæftninger			
		Store konsekvenser for Ry-Skanderborg.eml	
2861387	23-09-2022 14:11:10	Til høringsfasen	1
Vedhæftninger			
		Til høringsfasen.eml	
2861295	16-10-2022 14:50:40	Tog	1
Vedhæftninger			
		Tog.eml	
2861296	16-10-2022 14:48:40	Tog høring	1
Vedhæftninger			
		Tog høring.eml	
2861384	28-09-2022 00:23:58	Togstation til galten	1
Vedhæftninger			
		Togstation til galten.eml	
2861351	12-10-2022 10:37:20	Trinbrædt i Harlev/ Framlev	1
Vedhæftninger			
		Trinbrædt i Harlev Framlev.eml	
2861386	27-09-2022 10:13:00	Trinbræt i Låsby ved etablering af ny jernbane	1
Vedhæftninger			
		Trinbræt i Låsby ved etablering af ny jernbane.eml	
2861309	16-10-2022 08:58:12	Vedr. høringssvar vedr. ny jernbane ml. Aarhus og Silkeborg	1
Vedhæftninger			
		Vedr. høringssvar vedr. ny jernbane ml. Aarhus og Silkeborg.eml	
2861313	15-10-2022 22:10:46	Vedrørende høringssvar om ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg	1
Vedhæftninger			
		Vedrørende høringssvar om ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.eml	
2861362	10-10-2022 12:35:58	aarhus-silkeborg@bane.dk	1
Vedhæftninger			
		aarhus-silkeborg@bane.dk.eml	

= antal relaterede dokumenter.

Aktdetaljer

Akttitel: høringssvar

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861368

Dato: 09 10-2022 12:09:22

Type: Indgående

Dokumenter: [1] høringssvar.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: høringssvar
Sendt: 09-10-2022 12:09

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Linieføringen mellem Aarhus og Silkeborg ønskes
Ci: langs motorvejen Og Nordskovvejen
Mvh [REDACTED]
[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Bane Aarhus-Silkeborg

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861372

Dato: 06 10-2022 21:44:42

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Bane Aarhus-Silkeborg.eml

[2] Høringssvar forhøring.pdf

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)

Fra: [REDACTED]

Titel: Bane Aarhus-Silkeborg

Sendt: 06-10-2022 21:44

Bilag: Høringssvar forhøring.pdf;

2B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Til Bane Danmark

Hermed mit bidrag til høringen

Med venlig hilsen

[REDACTED]

[REDACTED]

Sendt fra [Mail](#) til Windows

Til BaneDanmark

I forbindelse med for høring til etablering af ny baneforbindelse mellem Aarhus og Silkeborg har jeg nedenstående bemærkninger:

Projektet er en fantastisk mulighed for at flytte rejsende til kollektiv trafik. Stor ros for beslutningen.

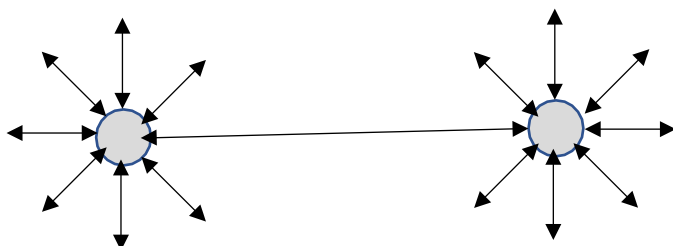
Af de tre linjeføringer vil jeg helt klart pege på C1, idet jeg ser mange muligheder for senere udbygninger og en eventuel linjeføring uden om Silkeborg centrum. Ikke mindst hvis der senere bliver behov for øget godstransport – fx fra Aarhus havn til Herning.

Først og fremmest vil C3 og C4 indebære at kapaciteten på sgtrækningen Svejlbæk-Silkeborg udnyttes fuldt ud og dermed vil bevirke en begrænsning for den eksisterende bane.

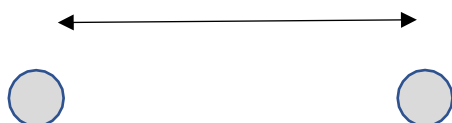
Hensyn til rejsemønstre

Jeg er af den opfattelse af banens succes primært består i, at mange bruger banen. Dette er vigtigere end rejsetid for færre brugere.

Det er derfor vigtigt at der i trafikplanlægningen tages afsæt i start- og slutdestinationen og ikke bare stationer. I trafikplanlægning er der tidligere taget afsæt i et trafikmønster, hvor transporten rettes mod centrum.



I vejtrafikplanlægningen har man for længst erkendt at sådan forholder det sig ikke længere. I dag er såvel boligkvarterer som arbejdspladser i stor udstrækning placeret i byernes periferi. Og trafikken orienteres i stor udstrækning mellem disse.



Med en samordnet planlægning mellem kommuner og BaneDanmark kan der åbnes for en anderledes tænkning, der mindsker den totale rejsetid ved kollektiv trafik og dermed øger passagergrundlaget.

Aarhus Kommune har allerede i deres trafikplan regnet med at der skal etableres BTR forbindelse mellem Brabrand og Aarhus Universitetshospital, Skejby/Skejby industriområde.

Derfor vil der være stort behov for en station i Brabrand.

I den anden ende har Silkeborg Kommune besluttet at ringvejsforbindelsen Nordre Højmarksvej skal forlænges til Hårup.

Herved er der alle muligheder for etablering af en hurtigbus uden om byen med en forbindelse ved en Hårup Station.

Jeg har ved beregninger fra Krak og lokale køreplaner regnet på de tidsmæssige konsekvenser af transport fra/til forskellige destinationer i begge ender.

Følgende forudsætninger ligger til grund:

- Den kollektive trafik i Silkeborg omlægges, således at der etableres ruter mellem boligområderne i Silkeborg Nord og en omstigningsmulighed i Hårup
- I Aarhus etableres BTR forbindelse mellem omstigningsmulighed i Brabrand og Universitetshospitalet/Skejby industriområde.
- Der sammenlignes mellem en hurtigforbindelse, C3, der alene standser i Galten og en forbindelse, C1 med stop i Hårup, Låsby, Galten, Skovby, Harlev og Brabrand.
- Der etableres parkeringsmuligheder ved en station i Hårup.

Eksempler på rejser:

Jeg har beskrevet rejsemulighederne i fire scenarier:

1. Thomas bor på Buskelundstoft og arbejder på Universitetshospitalet i Skejby
2. Marie bor på Brombærvej i Sejs og arbejder ved Nørreport i Aarhus
3. Søren bor i Jægergårdsgade, Aarhus C og arbejder i Jyske Banks hovedsæde i Silkeborg
4. Hanne bor på Anettesvej i Brabrand og arbejder ved Danfoss i industriområdet i Hårup

1. Thomas:

Thomas starter fra hjemmet i bilen. Turen tager i bedste fald 46 minutter. Men det er myldretid så det tager derfor 56 minutter med bilen.

Hvis han i dag skal tage bus og tog tager turen 1 time og 58 minutter. Mere end det dobbelte af turen i bil. Det er derfor ikke et reelt alternativ.

Med den nye C1 linie kan turen gøres på 1 time og 7 minutter og er derfor et brugbart alternativ, idet økonomen også er i orden. I øvrigt samme rejsetid, som hvis han tager bilen til Hårup.

Hvis banen i stedet etableres som C3 med "hurtigtog" skal rejsen via centrum i begge byer og rejsetiden stiger til 1 time og 25 minutter.

2, Marie:

Marie tager bilen til arbejde midt i Aarhus. Hvis det går glat igennem kan hun gøre turen på 43 min. Men i myldretiden går der mindst 10 min. ekstra. Rejsetiden kan derfor nemt vokse til 55 min. eller mere.

Men når bilen er på værksted må hun i dag tage el-cyklen de 2 km. til Svejlbæk og stige på toget til Aarhus. En tur, der i dag tager 70 min.

Med den nye C1 løsning kan hun i stedet cykleet til Hårup og turen tager nu 74 min.

Med C1 løsningen går turen stadig til Svejlbæk og med skift til hurtigtoget bliver rejsetiden 75 min.

Hun vælger derfor at fastholde den eksisterende rejsevej.

3. Søren:

Søren rejser imod den tætte trafik til centrum af Silkeborg. I bil kan bilen gøres på 46 min. under gunstige betingelser.

I dag skal han med en gåtur i begge ender regne med en samlet rejsetid på 68 min. med toget.

Den nye forbindelse med C1 vil nedsætte tiden til 49 min, mens C3 får rejsetiden ned på 36 min – Altså hurtigere end i bil.

4. Hanne:

Turen fra lejligheden i Brabrand til Hårup tilbagelægges hurtigt i bil. 22 min. tager turen. Og når det går imod strømmen er der ikke meget der forsinker.

I dag er det eneste reelle alternativ at benytte bussen. Med bus kan strækningen i dag tilbagelægges på 52 min.

Ved en C1 forbindelse kan hun tage bussen til Brabrand og stige på toget, der holder tæt ved arbejdspladsen i Hårup. Denne tur tager nu 44 min.

C3 løsningen er ikke et brugbart alternativ. Med denne tur skal hun til Silkeborg og rejsetiden vokser nu til 84 min.

Konklusion:

Som det fremgår er C3 løsningen med kun et stop alene til fordel for personer der bor og arbejder i de to bycentre.

For personer, der bor og arbejder uden for bymidten, er det en fordel at planlægge banen med omstigningsmuligheder og gode forbindelser uden for bymidterne.

PS: Mht. Alternativt tracé kan der kigges på en løsning, hvor motorvejen krydses vest for Hårup og følger den gamle landevej mellem Hårup og Låsby. Så vidt jeg kan se er tracéet mere jævnt. Det giver på godt og ondt nærhed til byen. Bedre tilgængelighed men også støjgener og nedrivninger af huse.

03.10.2022

Bilag 1 – Beregning af rejsetider

Bolig	By	Arbejdssted	By	Tid bil	Tid bil Myldretid	Tid nuv	Tid linie C1	Tid linie C3	Tid C1 m. bil
Buskelundstoft	Silkeborg	Universitetshospitalet	Århus N	46 min	56 min.	118 min.	67	85	67
HC Andersens vej	Silkeborg	Østergade	Århus C	46 min.	56 min.	88 min.	68	70	67
Færgevej	Silkeborg	Universitetshospitalet	Århus N	43 min.	53 min.	99 min.	65	74	63
Arendalsvej	Silkeborg	Nørreport	Århus C	48 min.	58 min.	121 min.	70	73	71
Bredgade	Silkeborg	Guldsmedegade	Århus C	48 min.	58 min.	80 min.	67	57	70
Brombærvej	Sejs	Nørre alle	Århus C	43 min.	53 min.	70 min.	74	75	68
Gunilhøjsvej	Virklund	Spanien	Århus C	53 min.	63 min.	114 min	72	64	67
Sølvgranen	Kjellerup	Katrinebjergvej	Århus N	55 min.	65 min.	152 min.	130	127	85
Jægergårdsgade	Århus C	Vestergade	Silkeborg	46 min.	56 min.	68 min.	49	36	
Anettesvej	Brabrand	Hårupvænget	Hårup	32 min.	42 min	52 min.	44	84	
Silkeborgvej	Århus C	Pasteurvej	Silkeborg	42 min	52 min.	108 min.	68	101	

Til bil er tillagt 10 min til at finde P-plads samt 10 min. ekstra i myldretiden. Det er nok optimistisk.

Skiftetid mellem bus-tog 7 min.

Tid skift bil-tog 10 min.

Aktdetaljer

Akttitel: Bekymringer ift ny linieføring

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861304

Dato: 16 10-2022 11:32:29

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Bekymringer ift ny linieføring.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Bekymringer ift ny linieføring
Sendt: 16-10-2022 11:32

3B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Til rette vedkommende ved Banedanmark

Denne mail for at udtrykke egne og naboers bekymringer vedrørende planer for den nye bane og linieføring gennem Linå Vesterskov og Svejebak.

Den specielle flora, fauna og vilde, delvist urørte natur vil lide under en ny baneføring gennem skoven.

Vores grønne åndehul vil ødelægges af støj, fart og forurening og som beboer klods op af de nuværende spor, vil yderligere tog, højere fart og mere støj samt farligere naboskab skubbe boligpriser i bund sammen med de mentale velfærd i at bo tæt på skov og natur.

Vi har al den kollektive trafik, byen har behov for og kan bære pt. En øgning af trafik vil gennemsikre byen yderligere og ikke tilføre den ønskede tilgængelighed til de større byer, men derimod skade den balance, der allerede er her.

Nej tak til ny jernbane gennem Linå Vesterskov og nej tak til flere tog ind gennem byen.

Mvh [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Den planlagte bane Århus-Silkeborg

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861337

Dato: 13 10-2022 15:33:21

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Den planlagte bane Århus-Silkeborg.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)

4B

Fra: [REDACTED]

Titel: Den planlagte bane Arhus-Silkeborg

Sendt: 13-10-2022 15:33

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Jeg vil gerne advokere for linieføringen C1.

Vi bor i [REDACTED] op til den nuværende bane, der ikke generer alverden.

Men med den øgede trafik og med de langt højere hastigheder vil vi og mange, mange andre blive stærkt generet og samtidigt få et værditab.

Sejs/Svejbæk får jo ikke engang udbytte af en linjeføring gennem byen, hvor vi trods alt er ca. 6000 sjæle.

C 1 linjeføringen falder naturligt sammen med motorvejen og Nordskovvejen.

Et andet problem vil være trafikafviklingen i krydset Juelsøvej/Borgdalsvej.

I myldretiden om morgenen og om eftermiddagen er der allerede nu problemer med køer på Borgdalsvej når der kommer tog , og de problemer bliver yderligere accentueret når Kildebjergudstyknngen bliver bebygget.

Kombineres dette med en øget togtrafik bliver det slemt.

Med venlig hilsen [REDACTED]

--
[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Dette er et spørgsmål!

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861385

Dato: 27 09-2022 10:48:03

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Dette er et spørgsmål!.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [redacted] k)
Titel: Dette er et spørgsmål!
Sendt: 27-09-2022 10:47

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Til rette vedkommende,

Vi er en gruppe borgere, som ønsker at indsende et fælles hørings svar.
Hvordan sikrer vi identifikation af alle medunderskrivere?

Er det nok at angive navn og adresse for medunderskrivere? Eller skal der fysisk underskrift på?
Eller skal alle indsende (identiske) hørings svar individuelt?

Med venlig hilsen

[redacted]

[redacted]



Skanderborg Kommune

[redacted]

Skanderborg.dk

Aktdetaljer

Akttitel: Foringelse af den offentlige trafik mellem Silkeborg og Aarhus

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861303

Dato: 16 10-2022 11:34:38

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Foringelse af den offentlige trafik mellem Silkeborg og Aarhus.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Forringelse af den offentlige trafik mellem Silkeborg og Aarhus
Sendt: 16-10-2022 11:34

5B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Hej

Super fint at I tænker mere offentlig transport - det kan jeg kun være tilhænger af. MEN I må ikke forringe det for os andre. Vi flyttede til Ry netop fordi der var mulighed for at pendle til mange steder og vi er nu 4 voksne i husstanden med kun 1 bil og vi skal alle bruge toget. Det forringer det gevaldigt for os og gør det praktisk umuligt hvis I skærer en afgang/timen væk. Så det er min og min families store bøn at det ikke sker. **A**

Vh
[REDACTED]

Sendt fra min iPhone

Aktdetaljer

Akttitel: Forringelse af eksisterende

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861267

Dato: 16 10-2022 21:58:22

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Forringelse af eksisterende.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)

Fra: [REDACTED]

Titel: Forringelse af eksisterende

Sendt: 16-10-2022 21:58

6B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

En etablering af en ny linje vil forringe en allerede funktionel løsning(Silkeborg - Skanderborg -Aarhus) som understøtter flere samfund der vil risikere afvikling frem for udvikling. Det vil skubbe flere over i biler på strækningen der allerede eksisterer. En strækning der muligvis vil blive overflødig og ikke rentabel pga. færre passager.

Venlig hilsen

[REDACTED]

[REDACTED]

Hent [Outlook til iOS](#)

Aktdetaljer

Akttitel: Foringelse af strækning mellem Ry og Aarhus

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861249

Dato: 18 10-2022 07:22:16

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Foringelse af strækning mellem Ry og Aarhus.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Forringelse af strækning mellem Ry og Aarhus
Sendt: 18-10-2022 07:22

7B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Kære Banedanmark

Den nuværende strækning mellem Ry og Aarhus bruges af ekstremt mange pendlere og der er i forvejen meget få afgangene.

Kan I garantere, at denne nye strækning ikke forringer antal afgangene og kvaliteten generelt af strækningen mellem Ry og Aarhus?

Mvh

[REDACTED]

Sendt fra min iPhone

Aktdetaljer

Akttitel: FW:

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861284

Dato: 16 10-2022 17:44:40

Type: Indgående

Dokumenter: [1] FW.eml

[2] Høringssvar.docx

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: FW:
Sendt: 16-10-2022 17:43
Bilag: Høringssvar.docx;

8B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Hej banedanmark
Hermed et høringssvar fra [REDACTED]

Med venlig hilsen

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Hej Banedanmark

På den skitse som har været i medierne, skal banen mellem Galten og Låsby slå to store sving væk fra motorvejen, det vil ødelægge mange markers arondering og være til stor ulempe for os der bor i området.

Jeg vil foreslå at banen kort efter at have passeret Klank krydser motorvejen før Danish Agro (foderstofften) og kører på sydsiden af motorvejen helt til Låsby, der er i forvejen udgravninger ved Vidkærvej og Ersholtvej, så her kan nemt laves broer.

Til orientering: Låsby vandforsyning kommer fra to boringer i skoven lige syd for Låsby og motorvejen, meget tæt på jeres linjeforslag.

Med venlig hilsen

A black rectangular redaction box covering the signature area.

Aktdetaljer

Akttitel: Høring

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861314

Dato: 15 10-2022 22:07:24

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høring.eml

[2] Høring.pdf

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høring
Sendt: 15-10-2022 22:06
Bilag: Høring.pdf;

9B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Til debatoplæg vedr. ny bane mellem Aarhus og Silkeborg.

Se vedhæftet.

Med venlig hilsen

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]

Lyngbygård d.15/10-2022

Til politikerne og Banedanmark bag debatoplægget til en ny bane mellem Aarhus og Silkeborg.

Til mødet den 21/9 i Harlev idræts- og kulturcenter blev jeg opmærksom på, at forslag til linjeføringen krydser over Lyngbygård gods arealer. Dette vil medføre, at det samlede gods bliver delt i to. Derfor vil jeg gerne appellere til, at man finder en anden linjeføring.

Lyngbygård Gods ligger med et samlet areal ud til kløversammenfletningen af E 45. En gennemskæring af godset vil få store konsekvenser for min familie og godsets fremtid. Lyngbygård er et af de få godser i Aarhus kommune, som er familieejet og lever af sin produktion. En sådan gennemskæring af et herregårdslandskab vil ødelægge værdigrundlaget og besværliggøre produktionen.

En sådan gennemskæring vil medføre arealer, som vi ikke kan tilgå uden, der vil blive etableret en tunnel eller bro til store landbrugsmaskiner. Afståelse af afskårne arealer bliver ikke en mulighed, da godset værdigrundlag og indtjenings grundlag vil blive så hårdt ramt, at det på sigt kan blive svært at vedligeholde den fredede hovedbygning og de andre bevaringsværdige bygninger til godset.

Vi har ingen interesse i at få ødelagt vores naturværdier af en jernbane tæt på. Vi har en landsby Lyngby, som er stærkt utilfredse med linjeføringen og vi har også årligt flere 1.000 gæster og besøgene på golfbanen Lyngbygård Golf som vil gå hen og blive chikaneret af en tætliggende jernbane. Vores skønne Ådal med et rigt dyreliv vil blive ødelagt af en 250 meter stor bro.

Jeg vil derfor klart opfordre politikerne til at kigge på alternativer!! fremfor at lave endnu flere ar i landskabet og ødelægge et historisk kulturlandskab og naturen i vores skønne Ådal.

Hjælper gerne med forslag til alternativer.:

1. Man kunne allerede nu planlægge udbygningen af den eksisterende motorvej mellem Aarhus og Silkeborg med et 3. spor. Så kunne man friholde det 3. spor till miljøvenlige førerløse busser, der kan pendle mellem Aarhus og Silkeborg. Disse vil også kunne samle passagerer op flere steder.
2. Hvis det er for at hente 14 min. mellem Silkeborg og Aarhus, kan man droppe mellem stoppene på den nuværende bane, der køre over Skanderborg og lade toget køre direkte ved nogle af afgangene.

Med venlig hilsen

[Redacted signature]

[Redacted address line 1]

[Redacted address line 2]

[Redacted address line 3]

Aktdetaljer

Akttitel: Høring -Jernbane mellem Aarhus og Silkeborg

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861321

Dato: 15 10-2022 20:06:23

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høring -Jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)

Fra: [REDACTED]

Titel: Høring -Jernbane mellem Aarhus og Silkeborg

Sendt: 15-10-2022 20:06

10B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Idefasehøring til Banedanmark i forbindelse med ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg:

Undertegnede bor på [REDACTED], dvs. nord for den nuværende jernbane. Vi ønsker, i lighed med vist alle andre i nærområdet, at den nye jernbane vil blive lagt langs Nordskovvejen og altså gå udenom Sejs-Svejbæk. Vi håber, at der ikke skal lægges en jernbane gennem Linå Vesterskov, det vi være negativt indgribende i skoven, samt at der ikke skal føres flere jernbaner gennem Sejs-Svejbæk. Det vil være ødelæggende for et velfungerende lokalsamfund ved at dele området i to, nord og syd for banen. Så vidt vi kan se vil det også give uoverskuelige trafikale udfordringer vedr. overskæringer f.eks. ved Lynggårdsvej og Kildevej. Tænk på de mange børn, der skal til og fra skole på den anden side af vejen på tidspunkter, hvor der i øvrigt et stor trafik af biler ved overskæringerne. Her må også tænkes på, at der fremadrettet måske skal ske yderligere bebyggelse på nordsiden. Dertil kommer meget store støjgener for mange huse beliggende langs banen.

Der er således gode argumenter for at vælge en løsning, der ikke fører gennem byen.

Vi er overbeviste om, at det er et markant ønske hos rigtig mange i lokalområdet, at jernbanen føres udenom byen. Indvendingerne kan ikke affærdiges med, at det bare er nogle få, der kværunder. Det handler også om demokrati. Såfremt der ikke tages hensyn til markante ønsker hos de berørte må al snak om værdien høringssvar og borgerinddragelse betragtes som en omgang tom bluf, der laves for et syns skyld, men som reelt ingen betydning har.

Med ønske om en linjeføring, der tager hensyn til lokalområdet.

Med venlig hilsen

[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Høring om jernbane

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861253

Dato: 17 10-2022 19:24:28

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høring om jernbane.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høring om jernbane
Sendt: 17-10-2022 19:24

11B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Jeg vil hermed give min mening til kende vedrørende de forskellige forslag til jernbaneforbindelse mellem Silkeborg og Aarhus. Jeg vil på det kraftigste henstille til, at forbindelsen IKKE kommer til at gå gennem Svejlbæk og videre gennem skoven, men i stedet føres op via Hårup og langs motorvejen. Jeg har boet i Sejs-Svejlbæk i mere end 25 år og har i den periode set, hvorledes skov- og andre naturområder i stigende grad fragmenteres og ryddes. Jeg flyttede hertil på grund af de store naturværdier i området, men især i de senere år, er naturen virkelig kommet under pres. Fragmentering og ødelæggelse af habitater er de allervigtigste faktorer i den igangværende biodiversitetskrise, og en baneføring gennem skoven vil være en alvorlig fragmentering af et unikt naturområde, til skade for dyr og planter og til ødelæggelse for områdets herlighedsværdi. Hvis Silkeborg Kommune mener det alvorligt med at være Danmarks "outdoor hovedstad", og hvis man stadig vil bruge den unikke natur til markedsføring af byen, er det NU man skal sætte foden ned og tænke i intelligente løsninger i stedet for at sælge ud af arvesølvet.

mvh

[REDACTED]

[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: høringssvar

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861376

Dato: 05 10-2022 16:21:30

Type: Indgående

Dokumenter: [1] høringssvar.eml

[2] høring tog.pdf

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: høringssvar
Sendt: 05-10-2022 16:20
Bilag: høring tog.pdf;

12B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Att rette vedkommende

Hermed fremsendes høringssvar i forbindelse "Ny bane Aarhus-Silkeborg".

Mvh

[REDACTED]

[REDACTED]

Sejs-Svejbæk, 5/10-2022

Att.

aarhus-silkeborg@bane.dk

Høringssvar vedr. "Ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg"

Vi har med interesse læst debatoplægget om "Ny bane Aarhus-Silkeborg" og følgende bemærkninger:

1) Styrket tog-betjening for borgere i Sejs-Svejbæk

Sejs-Svejbæk er en "pendler-by" i vækst, hvor mange arbejder i Aarhus og omegn. Det er derfor yderst vigtigt, at de nye tog standser i Sejs-Svejbæk. Enten ved det eksisterende stoppested eller ved et nyt stoppested i Hårup, hvor et sådant oplagt kan placeres næved pendler-parkeringen ved motorvejen. Kun ved fortsat regelmæssig og god tog-betjening kan toget blive et reelt alternativ til bilen/motorvejen for de mange pendlere, som hver dag tager turen mod Aarhus.

2) Udfordringer med støj & trafikgener i Sejs-Svejbæk

Det kan være en betydelig gene for den tætte boligmasse i Sejs-Svejbæk såfremt der på strækningen vil køre højhastighedstog og senere måske gods-trafik. Det er vigtigt, at de nye tog ikke kører hurtigere igennem Sejs-Svejbæk end de nuværende tog for at minimere disse evt. yderligere støjgener. Det gælder specielt evt. godstog. Dernæst er den trafikale situation i Sejs-Svejbæk vanskeliggjort af jernbanen, som skærer igennem byen. Dermed skal næsten al trafik ind og ud af Sejs-Svejbæk igennem vejkrydset ved skolen. Såfremt der tilkommer stigende togdrift på strækningen vil dette presse en i forvejen problematisk trafikafvikling på "peak-hours". Evt. fremtidig godstrafik om natten bør foregå med så lav hastighed, at det ikke generer boligområderne.

3) En fremtidssikret placering af "trinbræt" og jernbane

Den mest optimale placering vil være anlæg af en ny jernbane via C1 langs Nordskovvej for derefter at have et parallellørløb langs motorvejen. Her kan der med fordel etableres et stoppested næved pendler-parkeringspladsen ved motorvejen..

Denne linjeføring vil sørge for, at man kan undgå unødvendig fældning af Linå Vesterskov (som er fredskov) og samtidig sikre, at Sejs-Svejbæk kan fortsætte sin positive vækst som Silkeborg Kommunes tredje-største byområde.

Mvh

[Redacted signature]

Aktdetaljer

Akttitel: høringssvar

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861369

Dato: 09 10-2022 12:08:09

Type: Indgående

Dokumenter: [1] høringssvar.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: høringssvar
Sendt: 09-10-2022 12:08

13B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Linieføringen mellem Aarhus og Silkeborg ønskes
Ci: langs motorvejen Og Nordskovvejen
Mvh [REDACTED]
[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: høringssvar

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861306
Dato: 16 10-2022 10:38:27
Type: Indgående
Dokumenter: [1] høringssvar.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: høringssvar
Sendt: 16-10-2022 10:37

14B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Det er bekymrende, at én ny linjeføring vil forringe en anden.

Vi, der bor på strækningen mellem Silkeborg og Skanderborg kan ikke nøjes med et tog i timen på hverdage. Det vil gå ud over uddannelsessøgende, folk med job og andre gøremål. Det vil desuden forringe velfærden, fordi vi får længere (tid) til større byer med speciallæger og sygehuse, fritidstilbud og specialbutikker.

Formentlig vil huspriserne også falde pga. det ringe serviceniveau, og folk vil flytte herfra, fordi de ikke kan få hverdagen til at hænge sammen.

Det vil med garanti øge den individuelle biltrafik, hvilket er meget uhensigtsmæssigt, når vi skal løfte i flok for at nå klimamålene.

Mvh [REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861381

Dato: 01 10-2022 11:17:42

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar
Sendt: 01-10-2022 11:17

15B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Alle 4 hjemmeboende på [REDACTED]

Stemmer for

1) total spild af penge for samfundet overhovedet at ændre på nuværende linjeføring

Og hvis der skal brændes penge af stemmer vi alle 4 (3 myndige) for

2) C1 linjeføring

Da de andre muligheder tital vil ødelægge Sejs-Svejbæk charmen og blot låse byen.

Dbh

[REDACTED]

[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861374

Dato: 06 10-2022 17:04:02

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)

Fra: [REDACTED]

Titel: Høringssvar

Sendt: 06-10-2022 17:03

16B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Jeg håber meget, I ender med C1-linjeføringen. På den måde tager I hensyn til skov og befolkning i Sejs-Svejbæk.

Jeg er nervøs for, at byen deles i to med så mange daglige tog, ligesom støjgenerne også er en stor bekymring.

Samtidig giver det mening at flygte den fremtidige linjeføring med motorvejen, så man kører et fælles transportspor, hvor færrest mennesker og mindst muligt skov generes og nedlægges.

Dbh Sigurd

[REDACTED]

Med ønsket om en god dag

—

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861360

Dato: 10 10-2022 15:43:12

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)

17B

Fra: [REDACTED]

Titel: Høringssvar

Sendt: 10-10-2022 15:43

CAUTION: This email originated from outside the organization.

C1 er den eneste løsning!

Der er ingen tvivl om, at alle andre løsninger end C1-baneføringen, vil bidrage til støj og gene for beboere i Sejs-Svejbæk. Og vigtigst af alt, vil det betyde massiv naturødelæggelse, at føre linjerne gennem Linå Vesterskov.

Lad os føre den nye jernbane langs den nye Nordskovvej og allerede etableret infrastruktur. På den måde passer vi bedst på mennesker og natur.

Vh [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Sendt fra min iPhone

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861357

Dato: 11 10-2022 13:50:24

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar
Sendt: 11-10-2022 13:50

18B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Hej Banedanmark.

Tak for et godt og informerende møde i Harlev Fritids- og Kulturcenter.

På nuværende tidspunkt er der minimum 3 offentlige transportmuligheder mellem Aarhus og Silkeborg: 1) Ordinær busforbindelse, 2) Exbusforbindelse og 3) Togforbindelse via Skanderborg. Desuden er der både den "gamle" Aarhus-Silkeborg hovedvej og den nye motorvejsforbindelse mellem de to byer for bilisterne.

Jeg undrer mig meget over, at der ikke er lavet en **behovsundersøgelse** inden man overhovedet går i gang med at planlægge endnu flere forbindelser mellem de to byer. Jeg er klar over, at det *plejer* man ikke at gøre, men er det et godt argument?

Jeg kan forstå, at man mener, at der kan spares 14 min på strækningen - vel at bemærke hvis man kun anlægger **1 stop** - på strækningen, dvs. at der ikke er planer om at betjene de mindre byer, der ligger langs strækningen, da dette ville medføre at tidsbesparelsen mindskes eller helt forsvinder. For mig at se betyder dette, at de mindre byer på ruten kun får generne ved en sådan jernbaneforbindelse.

Jeg bor selv i Framlev meget tæt på motorvejen Aarhus -Silkeborg og endnu tættere på Randers-Skanderborg landevejen. Desuden har vi kort afstand til E45. Dette nyder vi godt af, da vi meget hurtigt kan komme på motorvejen både nord/syd og øst/vest, men det betyder også, at der er **meget trafikstøj især i ydertimerne**. Hvis vi så også skulle have klemt en jernbane ind på det lille stykke jord mellem motorvejen Aarhus-Silkeborg og Framlev by ville trafikstøjen øges yderligere. Jeg synes ikke, at det er rimeligt set i forhold til at der allerede som nævnt er gode forbindelser mellem Aarhus og Silkeborg. Hertil skal også bemærkes at de eksisterende forbindelser desuden er fleksible og ville kunne tilpasses løbende i forhold til byudviklingen på strækningen. En Jernbane indeholder slet ikke samme fleksibilitet.

Et sidste argument fra min side skal være, at det forekommer meget uovervejet og uansvarligt at ville bruge penge på et sådant projekt set i forhold til den alvorlige situation som Danmark står i med de mange aktuelle kriser.

Hvis en jernbane alligevel bliver anlagt, vil jeg klart foretrække, at den kommer nord om Framlev by for at reducere støjgenerne.

Hvis en jernbane alligevel bliver anlagt syd om Framlev by, vil jeg allerede nu gøre opmærksom på behovet for et støjværn både langs motorvej/jernbane og langs Randers/Skanderborg landevejen.

Med venlig hilsen

[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861346

Dato: 12 10-2022 22:12:43

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)

Fra: [REDACTED]

Titel: Høringssvar

Sendt: 12-10-2022 22:12

19B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Hvis den nye togforbindelse er på bekostning af den nuværende forbindelse via Ry, Skanderborg og Hørning, vil det få store konsekvenser for undertegnede. Er netop flyttet til Silkeborg pga den nuværende togforbindelse og tager dagligt toget til Hørning, for at arbejde. Hvis ikke det forbliver en mulighed, er jeg tvunget til at måtte flytte fra byen pga for lang transporttid. Tænker også at det vil gå ud over rigtig mange pendlere bosiddende i Ry og omegn!

Hvad er der ved en kort transporttid mellem Silkeborg og Aarhus hvis den kun er for de få?

Mvh
[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861345

Dato: 13 10-2022 07:52:52

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar
Sendt: 13-10-2022 07:52

20B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Kære Banedanmark

Et input til den kommende bane mellem Silkeborg og Aarhus.

1. Dobbeltspor vil være at foretrække, da det giver mulighed for hyppigere togdrift mellem byerne, og forhåbentlig på sigt også Herning. Der er vel ingen i dag som kan forestille sig S-bane i København skulle være enkeltsporet.
2. Hvorfor forsætter Letbanen ikke videre til Silkeborg, og gør den nye bane en del af Letbanen, hvorved en S-bane i Østjylland er på vej til at blive skabt.

God dag

Mvh
[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861338

Dato: 13 10-2022 12:37:58

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar
Sendt: 13-10-2022 12:37

21B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Goddag

Jeg vil starte med at sige hvor glad jeg er for at denne bane ser ud til at blive til virkelighed. Jeg havde ærlig talt troet at vi i Danmark var blevet alt for bilglade til at ville investere i at bygge nye regionale jernbaner. Det er fantastisk.

Det jeg er ærgerlig over, meget, er at man fra politisk side har valgt en enkeltsporet løsning. Det mener jeg er ekstremt fjollet. Der er kun en gevinst ved en enkeltsporet løsning, som er at den er billigere at bygge end en dobbeltsporet. Den har til gengæld en meget lavere kapacitet, og da antallet af stationer/stoppesteder er lavere, også en dårligere dækning. Banen kommer til at kører lige forbi flere store oplandsbyer til Aarhus fyldt med pendlere, men det er nok kun en enkelt der vil få en station.

Ud over det er enkeltsporstrækninger meget mere skrøbelige for forsinkelser og aflysninger da to tog der kører i modsatte retning af hinanden vil forsinke hindanden ved krydsningsstationen. Det undgår man ved en dobbeltsporet løsning, som også gør det nemmere at indhente forsinkelser. Argumentet om at flere stationer giver en mindre gevinst køber jeg ikke, af den årsag at den dobbeltsporede løsning giver mulighed for både at kører med tog der stopper ved alle stationer OG tog der kører non-stop Aarhus-Silkeborg, så gevinsten er den samme som ved en enkeltsporet løsning. I følge forundersøgelsen fra 2016 lavet af Trafik- og Byggestyrelsen (Nu Trafikstyrelsen), er der faktisk en lille rejsetidsmæssig gevinst ved dobbeltsporsløsningen. Kapaciteten på banen vil også være væsentligt højere og den vil sandsynligvis nemmere kunne opgraderes til 200 km/t i fremtiden da der ikke vil være en sikkerhedsafstand at tage højde for ved udkørselssignalerne på krydsningstationen, da der slet ikke vil være sådan en hvis der er to spor hele vejen.

Der vil være så meget spilt potentiale i den bane hvis den bliver enkeltsporet, ja faktisk vil den være udnyttet til sit fulde potentiale fra dag 1. Dyre opgradering, som altid er billigere, hurtigere, nemmere og mindre forstyrrende at have bygget ind fra starten, vil skulle laves meget tidligere i banens liv end hvis den bliver dobbeltsporet.

Jeg har selv en del professionel viden om sådan noget her gennem mit arbejde. Jeg arbejder i OCC (Kontrolrummet) på Aarhus Letbane, og kan selv se med egen øjne, hvor begrænset enkeltsporede baner er. Jeg ved også hvad konsekvenserne er, for både passagerer og ansatte. Gør ikke som letbanen, hvor man nu taler om at dobbeltspore de regionale baner ud af Aarhus til Odder og Grenaa fordi man har set problemerne med enkeltsporede baner, byg to spor fra starten. Det er bedre end at vente. Og billigere i sidste ende. Den ene milliard det ca. vil koste (prisen skal justeres fra 2016, som er tallet jeg har brugt her), er lille sammenlignet med prisen på årevis af unødige forsinkelser og aflysninger efterfulgt af flere års sporarbejde så man kan rette op på problemerne.

Det er i sidste ende politikerne som har besluttet at banen skal være enkeltsporet. Det kan I godt nå at lave om på.

Jeg vil anbefale alle borgere og politikere til at læse eller genlæse Trafik- og Byggestyrelsens forundersøgelse fra 2016. Det kan sagtens lade sig gøre med to spor. Borgerne i Låsby, Galten, Harlev, Brabrand, Åbyhøj, Silkeborg, Herning, Aarhus osv. vil være taknemmelige for at man gør det rigtige fra starten.

Venlig hilsen
[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861333

Dato: 13 10-2022 19:34:33

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)

Fra: [REDACTED]

Titel: Høringssvar

Sendt: 13-10-2022 19:34

22B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Hej

På den skitse som har været i medierne skal banen mellem Galten og Låsby slå to store sving væk fra motorvejen, det vil ødelægge mange markers arondering og være til stor ulempe for os der bor i området.

Jeg vil foreslå at banen kort efter at have passeret Klank krydser motorvejen før Danish Agro (foderstofften) og kører på sydsiden af motorvejen helt til Låsby, der er i forvejen udgravninger ved Vidkjærvej og Ersholtvej så her kan nemt laves broer.

Til orientering: Låsby vandforsyning kommer fra to borer i skoven lige syd for Låsby og motorvejen, meget tæt på jeres linjeforslag.

Mvh

[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861323

Dato: 15 10-2022 07:10:27

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar.eml
[2] Banedanmark.pdf

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar
Sendt: 15-10-2022 07:10
Bilag: Banedanmark.pdf;

23F

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Hej,

Vedhæftet følger høringssvar vedr. vedr. linjeføring og fremtidige togstop på den nye jernbane Aarhus-Silkeborg.

På vegne af Grundejerforeningen Lynggårdsvænget, Sejs-Svejbæk.

Vh. [REDACTED]

Banedanmark

aarhus-silkeborg@bane.dk

Sejs-Svejbæk d. 05-10-2022

Høringssvar vedr. linjeføring og fremtidige togstop på den nye jernbane Aarhus-Silkeborg

Baggrund

Som interessenter i forbindelse med en kommende *linjeføring og fremtidige togstop på den nye jernbane Aarhus-Silkeborg*, fremsendes hermed høringssvar på vegne af G/F Lynggårdsvænget, Sejs-Svejbæk.

På den baggrund mener vi, at linjeføring C1 vil være den mest optimale linjeføring med udgangspunkt i følgende.

1. Naturen i Sejs-Svejbæk og bevarelse af Linå Vesterskov

Silkeborg ønsker at brande sig som Danmarks Outdoor Hovedstad, hvilket naturen i og omkring Sejs-Svejbæk støtter væsentligt op om, med søen på den ene side og skoven på den anden. Ved linjeføring C3+C4 risikerer man at reducere adgangen for byens indbyggere til både sø og skov.

Linå Vesterskov er af beboerne i Sejs-Svejbæk og omegn flittigt benyttet og er af stor værdi for byen. Området er kendetegnet ved at være et stort sammenhængende skovområde, som vil blive opdelt, hvis valget falder på linjeføring C3.

Derudover er det modstridende at medtage et område, som forvaltningen i kommunen har defineret som bevaringsværdigt landskab, med særlige drikkevandsinteresser og beskyttet natur, i et oplæg til en ny linjeføring. Både fra kommunalt og statsligt perspektiv er der stor fokus på netop at beskytte og bevare vores eksisterende natur- og skovarealer, hvilket C4 og i særdeleshed C3 ikke støtter op om.

2. Pendlerstop i Hårup til gavn for den nordøstlige del af Silkeborg

For beboerne i vores Grundejerforening, G/F Lynggårdsvænget, vil et stop i Hårup (C1) have lige så stor værdi, som et evt. stop i Sejs-Svejbæk. Derimod vil et evt. stop i Hårup skabe større værdi for oplandet, med let tilgang fra den nordøstlige del af Silkeborg by, samt den øvrige nordøstlige del af Silkeborg kommune, herunder byer som Resenbro, Voel, Hårup, Linå etc. Et stop i Hårup vil yderligere give mulighed for at supportere strækningen med en stor pendlerparkering med let tilkørsel fra det føromtalte opland. Et forhold der rent geografisk ikke vil kunne lade sig gøre i Sejs-Svejbæk.

3. Trafikale ventetider ved overskæringer i Sejs-Svejbæk

Der er allerede i dag trafikale flaskehalse i forbindelse med togtrafikken i Sejs-Svejbæk, og yderligere 2 afgang i timen vil forværre disse flaskehalse.

Den eksisterende jernbanes placering betyder, at en stor del af byen indbyggere flere gange dagligt har behov for at krydse diverse overskæringer i forbindelse med alle daglige gøremål. Byens eneste udvidelsesmuligheder ligger i dag nord for jernbanen. I forbindelse nye udstykninger i byen, vil endnu flere

have behov for at krydse overskæringerne i forbindelse med tilgang til institutioner, dagligvareindkøb, fritidsaktiviteter etc.

Vi vil derfor gerne henstille til, at man undersøger den ekstra ventetid for den del af lokalbefolkningen, som ikke benytter sig af sig af en mere direkte togforbindelse til Aarhus, kontra den relative lille andel af byens indbyggerne, som vil benytte sig af linjeføring C3+C4 med evt. stop i Sejs-Svejbæk. Vi betvivler at tidsbesparelsen for de få, kan stå på mål for den ekstra ventetid for de mange.

Med venlig hilsen

[Redacted signature]

[Redacted name]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861293

Dato: 16 10-2022 15:19:28

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar
Sendt: 16-10-2022 15:19

24F

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Hej

Hermed et par punkter til overvejelse i forbindelse med jernbane projektet Aarhus-Silkeborg:

Vi mener, at man bør kigge nærmere på om et stop ved logistikparken i Årslev kunne give mening. Her er mange potentielle brugere pga. arbejdspladser og området er i vækst.

Som beboer i Lyngby ville det også være et knudepunkt, der kunne bidrage til let transport både mod Århus og Silkeborg. Et trinbræt i nærheden kunne også bruges.

I Lyngby føler vi os i forvejen ret indespærret af både motorveje E45 og Silkeborgmotorvejen samt den eksisterende jernbane. Vi håber, at der kan tages højde for, at vi ikke bliver yderligere "indespærret" og generet af endnu en jernbane. Især hvis vi ikke umiddelbart har i udsigt at kunne få gavn af den.

Et punkt i højere grad til politikerne end til projekt folkene: Man kunne overveje om der kan opnås tidsbesparelser på i hvert fald nogle afgange med den nuværende bane ved at springe nogle stop over (eller nedlægge) i stedet for at kaste milliarder efter en ny jernbane. Der er utrolig mange stop på vejen mellem Herning/Silkeborg og Århus, så man kunne måske kigge på trafikplanen for denne fremfor at lægge nye skinner uden ret mange stop. Så mindsker man i hvert fald gene for mange.

Husk også at passe på vores smukke og udsatte natur omkring Lyngby (og mange andre steder på strækningen). Skovområdet omkring Lyngbygårds Å er et fantastisk område, hvor mange fisker, kigger efter fugle og nyder en vandretur. Dette vil i høj grad blive ødelagt af en jernbane på tværs.

På vegne af Lyngby-Yderup beboerforening

[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861290

Dato: 16 10-2022 16:26:38

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar
Sendt: 16-10-2022 16:26

25B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Vedrørende banen Silkeborg-Århus.

Jeg synes, det er en fantastisk udvikling med mere offentlig transport, så grundlæggende er jeg tilhænger af den nye bane.

Men I skal IKKE vælge en løsning, der vil betyde halvering af togdriften på banen fra Silkeborg til Ry, Skanderborg, Hørning mm.

Hvis der kun kommer et tog i timen på den forbindelse, så vil det helt sikkert betyde forandringer - forringelser! - af forskellig art, for eksempel:

- Færre vil tage toget og flere vælge bilen, og så forsvinder klima-fordelen ved en ny bane til Silkeborg.
- Flere unge, som skal til uddannelsesinstitutioner i Skanderborg, Silkeborg, Århus, Herning vil vælge bil til transport og tage det valg med ind i voksenlivet.
- Nogle vil flytte væk, andre ikke flytte til byerne langs denne banelinie, fordi eet tog i timen er for ufleksibelt for familier og derfor kræver det to biler at få et liv til at hænge sammen.

Selv vil jeg helt sikkert oftere vælge at tage bilen til Silkeborg og Århus, hvor jeg i dag ellers helst tager toget, fordi det tager mig bekvemt ind lige midt i byen. Mine børn har flittigt brugt toget til Silkeborg og Skanderborg i deres gymnasieår, og jeg tør slet ikke forestille mig, hvordan det havde været med eet tog i timen.

Eet tog i timen på den linje er ganske enkelt ikke nok. Det vil betyde betydelige forringelser at livskvaliteten, få økonomiske konsekvenser (mere bilkørsel), og mere udledning til miljø/klima.

I skal vælge en løsning, der fortsat tillader 2 tog i timen på den eksisterende bane til Århus over Skanderborg.

Jeg stillere gerne op til en uddybende snak om det, hvis det er relevant.

Med venlig hilsen,

[REDACTED]

[REDACTED]

Sendt fra [Outlook til iOS](#)

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861289

Dato: 16 10-2022 16:28:34

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar
Sendt: 16-10-2022 16:28

26B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Det er bekymrende, at én ny linjeføring vil forringe en anden.

Vi, der bor på strækningen mellem Silkeborg og Skanderborg kan ikke nøjes med et tog i timen på hverdage. Det vil gå ud over uddannelsessøgende, folk med job og andre gøremål. Det vil desuden forringe velfærden, fordi vi får længere (tid) til større byer med speciallæger og sygehuse, fritidstilbud og specialbutikker.

Formentlig vil huspriserne også falde pga. det ringe serviceniveau, og folk vil flytte herfra, fordi de ikke kan få hverdagen til at hænge sammen.

Det vil med garanti øge den individuelle biltrafik, hvilket er meget u hensigtsmæssigt, når vi skal løfte i flok for at nå klimamålene.

Hilsen

[REDACTED]

Sendt fra min iPhone

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861288

Dato: 16 10-2022 17:19:30

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar
Sendt: 16-10-2022 17:19

27B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Til Banedanmark,

Hvis enkeltsporede løsninger indgår i undersøgelsen, så bør løsningerne som minimum være med udgangspunkt i dobbeltspor mellem Silkeborg og frem til det sted, hvor den nordlige og sydlige bane deles, hvis dette er en forudsætning for, at halvtimes drift på den sydlige bane kan opretholdes.

Vh. [REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861287

Dato: 16 10-2022 17:30:30

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar
Sendt: 16-10-2022 17:30

28B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Til rette vedkommende,

Nedenstående er mine bekymringer ift. de ændringer, som en ny linje mellem Silkeborg og Århus, vil påføre den nuværende (gamle) linje mellem Silkeborg og Århus.

1. Jeg pendler fra Ry til Århus pga. job 3-4 dage om ugen. Tager jeg toget kl 6.53 fra Ry, er der ofte minimum 20 personer, som står på toget sammen med mig. Tager jeg toget kl 7.11 fra Ry, står minimum 20-30 personer på toget sammen med mig.

Når jeg tager toget hjem igen, er det det samme billede. Om jeg tager toget kl 15.26 fra Århus, kl 16.02, kl 16.26 osv, så er toget godt fyldt og mange står af i Ry.

Hvis den gamle linje i fremtiden kun kører en gang i timen, kan dette betyde, at flere vil fravælge at tage toget, idet man ikke kan nå på arbejde til tiden, eller idet man skal vente for længe på at komme med toget hjem. Dette kan betyde en del flere biler på vejene og mere forurening. I Ry er der mange, som gerne vil støtte op om toget og tage kollektiv trafik for at støtte op om en grøn udvikling, men hvordan kan vi støtte op om dette, når den nuværende linje bliver begrænset med 50 %?

2. Ry er en by med en stor tilflytning, særligt unge familier. Mange af tilflytterne arbejder i Silkeborg, Skanderborg og Århus. Deres børn skal med tiden gå på efteruddannelser i Silkeborg og Skanderborg (og samtidigt er der allerede mange unge i Ry), hvorfor det kan være vigtigt med jævnlige og hyppige toge til og fra Ry.

3. Ry er attraktiv at bo i blandt andet grundet den nuværende togforbindelse. Hvis togforbindelserne til og fra Ry begrænses med 50 %, kan dette gå ud over huspriserne.

4. Ry er attraktiv overfor turister. Hvis togforbindelserne til og fra Ry begrænses med 50 %, kan dette gå ud over, hvor mange turister som tiltrækkes til området og lægger penge i lokale butikker, restauranter, overnatningssteder osv.

5. Ry har desværre ikke et sygehus eller specialiserede sundhedstilbud, hvorfor disse må findes i Silkeborg eller Århus. Hvis togforbindelserne til og fra Ry begrænses med 50 %, kan dette besværliggøre mulighederne for let og fleksibelt at få adgang til sådanne sundhedstilbud.

Ud fra ovenstående bekymringer ønsker jeg, at den nuværende linje mellem Silkeborg og Århus (over blandt andet Ry) kan fortsætte med at køre, som den gør nu.

Med venlig hilsen

[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861283

Dato: 16 10-2022 18:13:03

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar.eml
[2] Høringssvar (1).docx

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar
Sendt: 16-10-2022 18:12
Bilag: Høringssvar (1).docx;

29B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Til Banedanmark

Hermed høringssvar fra mig.

Med venlig hilsen [REDACTED]

Til Banedanmark

På den skitse som har været i medierne, skal banen mellem Galten og Låsby slå to store sving væk fra motorvejen, det vil ødelægge mange markers arondering og være til stor ulempe for os der bor i området.

Jeg vil foreslå at banen kort efter at have passeret Klank krydser motorvejen før Danish Agro (foderstoffanlæg) og kører på sydsiden af motorvejen helt til Låsby, der er i forvejen udgravninger ved Vidkærvej og Ersholtvej, så her kan nemt laves broer.

Til orientering: Låsby vandforsyning kommer fra to boringer i skoven lige syd for Låsby og motorvejen, meget tæt på jeres linjeforslag.

Med venlig hilsen

A large black rectangular redaction box covering the signature area.

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861282

Dato: 16 10-2022 18:23:22

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar
Sendt: 16-10-2022 18:23

30B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Høringssvar

Som borger i Ry og bruger af den eksisterende bane, er det med bekymring for den eksisterende betjening af Ry station, at jeg ser på planen om en ny baneføring.

Jeg vil også stille spørgsmål ved om der reelt bliver tale om en tidsbesparelse på strækningen Silkeborg-Århus, da den åbenbart er afhængig af antal stationer der anlægges på strækningen og det er mit bud at der vil blive anlagt mange stationer = længere rejsetid.

Derudover virker det ikke bæredygtigt at anlægge en ny bane (der ikke nedbringer rejsetiden og) som følger den nyeste motorvej mellem Silkeborg og Århus - så der kommer to "tunge" trafik-infrastrukturer oveni hinanden. Istedet synes jeg at det forekommer mere bæredygtigt at udbygge og forbedre den eksisterende banestrækning.

Mvh. [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861277

Dato: 16 10-2022 19:56:29

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar.eml
[2] Høringssvar til idehøringsfase ved Banedanmark.pdf

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar
Sendt: 16-10-2022 19:55
Bilag: Høringssvar til idehøringssvar ved Banedanmark.pdf;

31(B eller F?)

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Hermed høringssvar underskrevet af intet mindre end 18 borgere.

God læselyst.

Med venlig hilsen / Best regards

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]



Høringssvar til idehøringsfase ved Banedanmark

Resumé: Dette høringssvar peger på C1 som den mest fornuftige linjeføring for banen mellem Silkeborg og Aarhus. Høringssvaret lægger flere perspektiver til grund for denne konklusion. Der tages højde for mennesker og natur, præcis som Banedanmark har præciseret at der bør i denne sag¹. Høringssvaret bakker desuden op om Morten Fogts forslag om at omdanne den nuværende bane mellem Silkeborg og Sejs-Svejbæk til natursti og lave et stop i Hårup på C1 Linjeføringen. C1 er en fremtidssikret løsning med et minimum af negative konsekvenser for naturen samt menneskerne i lokalområdet, da denne benytter en transportkorridor som for nyligt er etableret og derfor må forventes at kræve færre eksproprieringer og mindre ødelæggelse af naturen såsom fældning af store ældre skovarealer. Argumenterne for C1 er mange, men denne linjeføring kan vise sig at have større udgifter, det er dog ikke sikkert når alle følgevirkninger af C3/C4 tages i betragtningen. En måde at finde flere midler på, er helt at sløjfe undersøgelsen af C3 og C4 og bruge midlerne fra dette på at fuldføre en tosporet C1.

Høringssvar

Banedanmark understreger i deres debatoplæg² at de vil undersøge konsekvenser for C3, C4 og C1 ud fra et naturmæssigt og menneskeligt synspunkt, derfor diskuteres netop disse parametre i det følgende.

Indhold:

- Natur
- Mennesker
- Økonomi
- Grundlag for tidligere konklusioner
- Fremtidsperspektiver
- Konklusion

Natur:

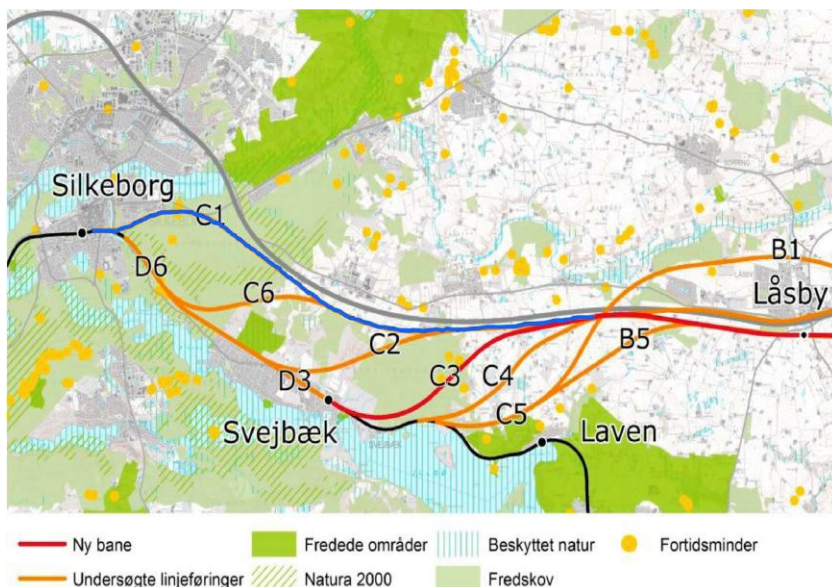
Silkeborg og omegn rummer noget af Danmarks smukkeste natur. Her er løvskov, nåleskov, søer, Danmarks største å, hede, moser, kuperet landskab samt flere fredede områder og arter samt Natura2000 områder. Alt dette skal helst blive ved med at eksistere som nu. Hvert år besøger mange tusinde turister vores skønne natur og dette har givet os titlen Danmark Outdoor hovedstad³. Skulle vi så ødelægge et stort areal af ældgammel skov og miste vores titel og ikke mindst vores uerstattelige natur, til fordel for at nogle få tusinde kan spare max 14 minutter⁴. Ved at benytte C1 fremfor C3 eller C4 bevares mest mulig skov, se figur 1. Siden undersøgelsen i 2016 (september 2020), har der været tale endnu et projekt i Linå Vesterskov. Her var det udstykninger til boliger. Forslaget endte med at blive udskudt på ubestemt tid, bl.a. med argumenter om at bevare skoven og dens unikke natur og arter. Dette peger i retningen af, slet ikke at undersøge endnu et større projekt gennem selv samme skovområde. Spar pengene til undersøgelserne af C3 og C4 og brug dem på at lave en fremtidssikret tosporet linjeføring via C1 med stop i Hårup. Herved bevarer vi mest mulig af vores skønne natur.

¹ Debatoplæg - Ny bane Aarhus-Silkeborg (udleveret folder produceret af Banedanmark)
[file:///C:/Users/ifi.360/Documents/BDK Aarhus Silkeborg%20debatoplæg%20web%20140322.pdf](file:///C:/Users/ifi.360/Documents/BDK_Aarhus_Silkeborg%20debatoplæg%20web%20140322.pdf)

² Debatoplæg - Ny bane Aarhus-Silkeborg

³ <https://outdoor.silkeborg.dk/Masterplan-for-Danmarks-Outdoor-Hovedstad/Viden-og-vaekst>

⁴ Borgermøde Jysk Arena 20. september 2022



Figur 1: Oversigt over mulige linjeføringer. Kilde: <https://sejs-svejbæk-lokalraad.silkeborg.dk/Projekter-visioner/Jernbanelinjefoering-2021>

Mennesker:

Som det er nu stopper alle tog i Sejs-Svejbæk og de kører derfor igennem vores lokalområde med lav hastighed og giver gode muligheder for beboerne for at benytte den offentlige transport. Banedanmark oplyste på borgermødet at strækningen igennem Sejs-Svejbæk er godkendt til 120km/timen⁵ og at dette derfor må formodes at være den hastighed nye hurtige magnettog ville komme igennem byen med. Dette vil give yderligere støjgener og øge faren for de mange børn i byen, noget som vi ønsker at udtrykke stor bekymring overfor. Eksproprieringer som følge af etablering af C3 og C4 har selvsagt store menneskelige konsekvenser, vi har alle aktivt valgt at bo i netop dette lokalområde på grund af naturen og den gode infrastruktur. To ting som vi ikke ser bibeholdt hvis C3 eller C4 etableres. Benyttes C1 derimod bør antallet af eksproprieringer kunne minimeres eller helt undgås, da disse allerede er foretaget i forbindelse med etableringen af motorvejen.

I spidsbelastningsperioder om morgenen og eftermiddagen i hverdage, rammes byen allerede ved den eksisterende togdrift af signifikante trafikale udfordringer. Især ved krydset mellem Julsøvej og Borgdalsvej, der pt. Danner byens trafikale knudepunkt med nærtliggende to børneinstitutioner, multihus og en stor kommunal skole. Det skaber både farlige situationer for alle trafikanter og store forsinkelser for bilister. Bybilledet bliver allerede i overvejende grad præget af lange trafik-køer især når toget skal igennem byen. Knudepunktet vil kun blive yderligere belastet hvis der kommer to tog mere igennem byen, som oplægget lyder på. Vælger man helt at fjerne togforbindelsen til byen, vil det ovenstående kunne undgås – dertil kommer også den miljømæssige gevinst ved at kunne afvikle trafikken hurtigere og undgå de mange minutter i tomgang for 100vis af biler hver dag.

Vi er ikke bekendte med det nøjagtige tal for hvor mange passagerer Svejbæk station i nuværende løsning betjener om året, men vores vurdering er at stationens beliggenhed, relative afstand til resten af Sejs-Svejbæk, samt ringe parkeringsmuligheder, betyder at størstedelen af passagerer har kort gåafstand til stationen og en mindre del starter deres rejse i bus og bil. Et stop i Hårup vil forøge rejsetiden med få

⁵ Borgermøde Jysk Arena 20. september 2022

minutter (i hvert fald til stationen) for de fleste eksisterende tog-passagerer. I Hårup vil det pladsmæssigt være muligt at etablere bedre parkeringsforhold så en ny station kan servicere et større opland end den eksisterende station i Svejbæk og Silkeborg centrum tillader. Lægges stationen i forbindelse med den eksisterende samkørsels plads ved Hårup-afkørslen kan der også opnås en synergieffekt ift. Motorvejstrafikken.

Hurtig tog igennem hele byen evt. uden stop, må yderligere formodes at give store støjgener. Et forslag til at mindske dette kunne være at bygge støjværn igennem hele byen. Dette må forventes at have store menneskelige og økonomiske konsekvenser samt at skæmme naturen og ville måske kræve mere plads og dermed mere naturødelæggelse.

Økonomi:

C3 og C4 har som nævnt været fremhævet fordi tidligere forundersøgelser har vist at disse har de laveste omkostninger i forbindelse med etablering. Vi frygter dog at C3 og C4 er bibeholdt i det nye undersøgelsesområde, figur 2, alene pga. forventede økonomiske besparelser i forhold til de andre linjeføringer (figur 1) herunder C1. Vi appellerer derfor til en grundig undersøgelse af de økonomiske, naturmæssige og menneskelige omkostninger ved C3, C4 og C1 og disses nærområder og ikke "bare" kig på hvor mange kilometer nye skinne der skal anvendes i de tre tilfælde. Eller helt at undgå at undersøge C3 og C4.

Argumenterne for C1 er mange, men denne linjeføring kan vise sig at have større udgifter, det er dog ikke sikkert når alle følgevirkninger af C3/C4 tages i betragtningen. En måde at finde flere midler på, er helt at sløjfe undersøgelsen af C3 og C4 og bruge midlerne fra dette på at fuldføre en tosporet C1.

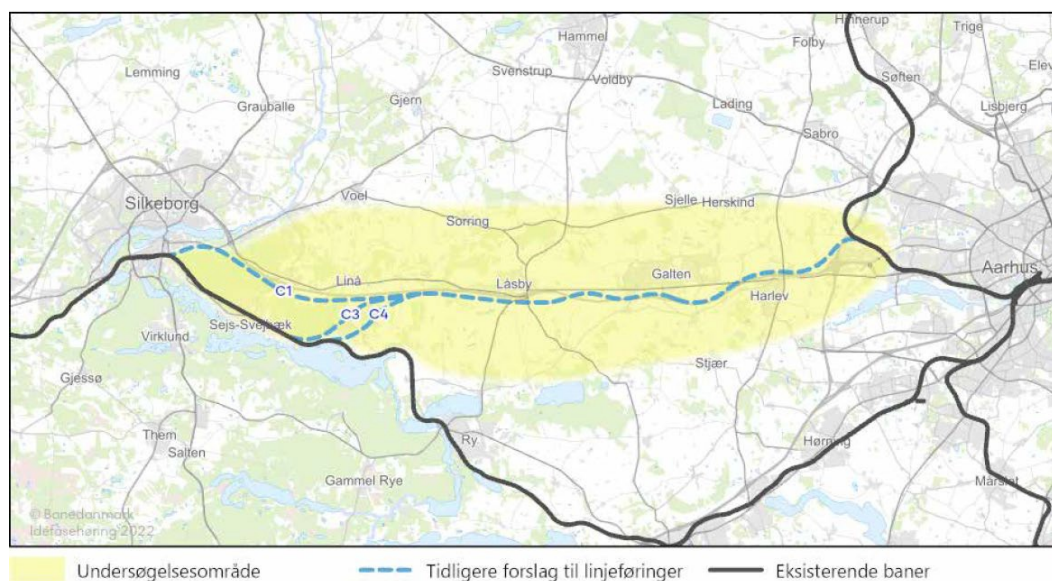
Det gamle spor fra Randers-Silkeborg banen samt den eksisterende motorvejskorridor mindsker omkostninger fremfor at ødelægge skov, ekspropriere et antal huse og bygge støjmure gennem hele Sejs-Svejbæk samt at optimere overgangene.

Grundlag for tidligere konklusioner:

Det er tidligere konkluderet at C3 og C4 er de billigste løsninger, hvorfor disse er med i denne undersøgelsesrunde, men er alt regnet med i disse beregninger? Eller er der kun regnet på den mængde skinner der kan spares? Er C3/C4 virkelig billigst hvis man inkluderer omkostninger til sikring af baneovergange, evt. nedlæggelse af eksisterende baneovergange og etablering af nye veje som konsekvens heraf (fx fra Lynggårdsvej til Boredalsvej), eksproprieringer og følgeomkostninger heraf samt det faktum at C3 og C4 ikke umiddelbart åbner op for muligheden for en tosporet linjeføring. Hvilket som bekendt ikke er med i denne undersøgelsesfase, ud over under perspektivering⁶. Det virker ulogisk ikke at vælge den linjeføring der har den bedste mulighed for to spor i fremtiden, nemlig C1.

Siden sidste forundersøgelse er der sket meget i det gule område på figur 2 nedenfor. Nordskovvejen og dens bagvedliggende undersøgelser er færdiggjort og vejen er taget i brug. Dette åbner op for at udvide netop denne transport korridor.

⁶ Borgermøde Jysk Arena 20. september 2022



Kort over de tre linjeføringsforslag, Banedanmark skal undersøge samt det område, hvor der skal afsøges nye mulige linjeføringer. Navnene C1, C3 og C4 er videreført fra Trafikstyrelsens indledende analyse og forventes navngivet på ny i næste fase, når Banedanmark afrapporterer alle løsninger.

Figur 2: Kort over de tre linjeføringer som skal undersøges samt original figurtekst. Kilde: file:///C:/Users/ifi.360/Documents/BDK_Aarhus_Silkeborg%20debatoplæg%20web%20140322.pdf

Fremtidsperspektiver:

C1 er en fremtidssikret løsning. C1 vil i fremtiden forholdsvis let kunne udbygges til to spor (hvilket vi anbefaler at man gør fra starten af), der ville kunne køre godstransport, hvis der tages højde for de topografiske forskelle på Silkeborg Station og transportkorridoren ved motorvejen.

Yderligere vil C1 med stop i Hårup kunne betjene et væsentlige større opland end C3/C4 med stop i Sejs-Svejbæk. Vi er bekendt med at et stop i Hårup vil forøge rejsetiden for passagerer på strækningen Århus-Silkeborg med få minutter⁷, men vi føler os overbeviste om at et langt større opland fra bl.a. Silkeborg N vil benytte banen, hvis det er muligt at stige på i Hårup og at der ligeledes her - pladmæssigt - er lettere at etablere parkering sammenlignet med Silkeborg centrum. Vi vurderer at eneste gene ved at nedlægge vores lokalbane og etablere et stop i Hårup er, at vi mister bekvemligheden af at have et stop meget tæt på. Derimod er gevinsterne for både mennesker og natur store.

På borgermødet 20. september i Jysk Arena foreslog Morten Fogt at omdanne den eksisterende bane mellem Silkeborg og Sejs-Svejbæk til en natursti i forbindelse med etablering af C1 med stop i Hårup (se figur 3, rød pil). I første omgang blev vi lettere fortørnet over forslaget, fordi vi er mange som jævnligt benytter vores lokalbane. Men ved nærmere eftertanke kan vi se mange muligheder i forslaget. Vi har i mange år ønsket os en cykelsti fra Sejs-Svejbæk til Silkeborg, og med omdannelsen til natursti vil dette ønske blive opfyldt. Banen ville midlertidigt kunne benyttes til fx skinnecykler eller lignende indtil cykelstien etableres og ville kunne give lokale og turister en unik naturoplevelse, som ikke finde mange steder i landet. Dette ville passe godt ind i vores outdoor titel. Senere ville skinnerne kunne fjernes og en natursti i form af grus eller asfalt ville kunne

⁷ Borgermøde Jysk Arena 20. september 2022

fungere som kombineret cykel- og gangsti. Ligeledes er Linå Vesterskov Vej en farlig vej at cykle/gå/løbe på. En natursti i retningen mod Laven ville fjerne bløde trafikanter fra denne vej.



Figur 3: [redacted] forslag til ny linjeføring fra Ry til Silkeborg. Kilde: [redacted].

Derudover ville eksisterende tog ikke komme i karambolage med nye hurtigtog. C1 muliggør desuden kobling til anden kollektiv trafik fx X-bus uden at disse skal ramme Silkeborg C, hvis der er stop i Hårup.

Siden sidste undersøgelse af linjeføringen i 2016 er der kommet mange flere borgere til Silkeborg og byen vokser både i antal borgere samt i erhvervslivet. C1 linjeføringen løber igennem områder med mere åben plads fx i Hårup området modsat C3 og C4, dette er med til at fremtidssikre linjeføringen C1. De mange nye borgere har bosat sig nord for Silkeborg og disse er svære at "lokke" til Silkeborg Centrum, hvor trafikken er tæt om morgenen, fremfor til Hårup, som ligger tættere på Silkeborg N.

Vores håb er, at Banedanmark vil undersøge flere muligheder i det gule område på figur 2, som det er lovet både på borgermødet og i debatoplægget fra Banedanmark⁸. Her ønsker vi netop at henlede opmærksomheden på Morten Fogts forslag og evt. at drøfte dette med Silkeborg Kommune.

Konklusion: Dette høringsvar peger entydigt på C1 med stop i Hårup som den bedste løsning på den nye bane Aarhus-Silkeborg. Yderligere bakker vi op om forslaget om at omdanne den eksisterende lokalbane til natursti. Ydermere foreslår vi helt at droppe undersøgelsen af C3 og C4 og bruge økonomien fra dette til at etablere en fremtidssikret C1 med færrest gener for mennesker og natur.

Vi håber at Banedanmark vil se fornuftigt på samtlige høringsvar de får i hænderne og ikke blot skele til et budget og de typografiske udfordringer ved C1.

Venlig Hilsen

⁸ Debatoplæg - Ny bane Aarhus-Silkeborg (udleveret folder produceret af Banedanmark)
[file:///C:/Users/ifi.360/Documents/BDK Aarhus Silkeborg%20debatoplæg%20web%20140322.pdf](file:///C:/Users/ifi.360/Documents/BDK_Aarhus_Silkeborg%20debatoplæg%20web%20140322.pdf)

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861274

Dato: 16 10-2022 21:11:18

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar
Sendt: 16-10-2022 21:11

32B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Kære BaneDK

Tak for et godt infomøde i Jysk Park Arena og fint høringsmateriale.
Jeg er enig i, at det er vigtigt at arbejde for et attraktivt jernbanenet i DK.

Ifm med analyser og beslutning om fremtidens linjeføring i Silkeborg er det vigtigt at være opmærksom på støjforholdene for boliger i silkeborg c - særligt boliger langs Remstrup Å, som i forvejen er væsentligt støjbelastet fra Sejsvej og den eksisterende bane.

Mvh

[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861271

Dato: 16 10-2022 21:47:56

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar.eml
[2] Vedr. ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.pdf

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar
Sendt: 16-10-2022 21:47
Bilag: Vedr. ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.pdf;

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Hermed fremsendes som vedhæftet fil høringssvar vedrørende ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg

--

Med venlig hilsen

[REDACTED]

Vedr. ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg

Nej til linjeføring gennem Sejs-Svejbæk og Linå Vesterskov!

Linå Vesterskov - en unik del af Søhøjlandets naturperler

Der arbejdes med en linjeføring der går tværs igennem Linå Vesterskov med ramper og afgravninger i størrelsesordenen 7,5-10 m. I Trafikstyrelsens rapport-oplæg konstateres det at ingen natur af særlig følsomhed eller omfattet af fredning påvirkes og ingen særlige landskabelige værdier påvirkes. Kendere af Linå Vesterskov giver ikke meget for de kriterier der her er anvendt til at opgøre skovens landskabmæssige værdi og naturværdi, ud fra hvilke Linå Vesterskov nærmest sidestilles med en brakmark eller rødgransplantage. Selv et simpelt opslag på wikipedia fortæller en anden historie.

Linå Vesterskov er godt nok en produktionsskov, men landskabeligt og forstligt har den sin egen unikke karakter. Dens varierede terræn lægger jord til nogle af landets største 100-årige douglasgraner. Med en udbredt underskov af hemlock giver de skoven mindelser om tempereret regnskov på den amerikanske vestkyst. Et virkeligt særsyn i Danmark. Det er særdeles velfortjent at Linå Vesterskov er et højt skattet terræn for både sortspætter, svampeplukkere, ryttere, jægere og orienteringsløb.

På margueritruen nord for Silkeborgsøerne er Linå Vesterskovvej-stykket gennem Linå Vesterskov et af højdepunkterne. At passere ned igennem Linå Vesterskovs mange højdemeter og anderledes atmosfære er en oplevelse der nærmest ikke har sin mage i nogen anden skov i landet.

Et baneanlæg vil alvorligt devaluere oplevelsesværdien og bryde fortryllelsen for de der passerer gennem og nyder godt af at her har været drevet en anderledes skov i et sjældent terræn.

At skære skoven midt over med afgravninger og ramper på hver op til 10m vil ødelægge en stor del af de førmtalte rekreative muligheder og den landskabelige og forstlige særegenhed af Linå Vesterskov.

Linå Vesterskov kommer i første række - også for os der dagligt pendler til Aarhus!

Der skal vægtige grunde til at ødelægge en så unik del af Søhøjlandets naturperler som Linå Vesterskov og margueritruen mellem Gl. Laven og Sejs-Svejbæk med fysiske skæmmende barrierer og øget støjforurening. En støjforurening der i øvrigt vil belaste Julsø, Brassø, Borresø, de tilstødende skove, Sindbjerg-Stoubjerg, Sejs-Svejbæk, Gl. Laven og campingpladser i området.

Vi er begge daglige pendlere fra Sejs-Svejbæk til arbejde i Aarhus. Ingen af os vil bytte hverken 5 eller 20 min reduceret rejsetid med at få ødelagt det ovennævnte som er selve essensen af hvorfor vi flyttede fra Aarhus til Sejs-Svejbæk for 13 år siden og stadig bor her. Hvorfor permanent spolere et unikt trækplaster for Silkeborg Kommunes tilflyttere og trofaste turister for at få personer med arbejde nær hovedbanegården i Aarhus kan komme lidt før på arbejde.

Mvh



Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861265

Dato: 16 10-2022 22:57:08

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar
Sendt: 16-10-2022 22:56

34B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Som pendler på ruten Ry Århus er jeg meget bekymret for risikoen for færre daglige afgangene hvis der etableres en ny togforbindelse mod Silkeborg fra Århus. En del af kundegrundlaget til den eksisterende linie vil forsvinde og dermed rentabiliteten for Arriva, og det vil være svært at forestille sig andre scenarier end at skære i afgangene. I stedet for at bruge mange penge på at udkonkurrere den nuværende forbindelse ville det være langt billigere at højne kvaliteten på den linie, som er forudsætningen for alle os som bruger den dagligt til at komme på arbejde og som man nu vil tvinge over til privatbilismen

Venlig hilsen

[REDACTED]

Sendt fra min iPhone

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861262

Dato: 16 10-2022 23:26:42

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar
Sendt: 16-10-2022 23:26

35B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Bane DK

En togforbindelse mellem Århus og Silkeborg giver kun mening hvis der kommer trinbræt de steder hvor der bor mennesker. - Linå/Møllerup - Låsby- Galten/Skovby - Harlev, m.fl

Hvis togene ikke standser, hvor befolkningen bor, er det spild af penge.

Derfor: Letbane Århus- Silkeborg, ja tak.

Samtidigt er det vigtigt for byerne langs den "gamle" bane via Laven, Ry, Alken at togdriften bibeholdes og med uændret antal afgang. Man må ikke nedprioritere til timedrift på bekostning af den nye bane mellem Si-Aarh. Derfor: Tog på eksisterende rute med uændret afgang, ja tak

Mvh [REDACTED]

[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861257

Dato: 17 10-2022 09:51:00

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar
Sendt: 17-10-2022 09:50

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Jeg prøver at sende mit svar igen, da jeg kan se at det ikke er kommet igennem.

Det er ikke undersøgt om det reelt er 14 minutters transporttid, man sparer, i forhold til miljø og stigninger og sving i landskabet. Banedanmark holder fast i, at det undersøges man først senere. Så hvordan de 14 minutter er beregnet er ikke tydeligt for nogen, der er allerede en togbane mellem Silkeborg og aarhus, og argumentet for den nye er jo netop at der skal spares 14 min.

Der er ikke undersøgt hvor stor en passagernedgang, der vil være på linjen over Laven, Ry, Alken og Skanderborg. Banedanmark sagde til mødet, at de ikke kan garantere, at nogen vil sige ja til at drive banen. BD's opgave er at bygge og drive togbaner, ikke tog. Jeg har ikke hørt nogen politikere i deres garantier om at banen vil bestå, give tilskud til dække et evt. underskud. Så den anden togbane, som der allerede er investeret adskillige millioner i, kan risikere at stå ubenyttet. Man kan jo hurtigt finde passagertallet på de stationer der er tilbage. Høre om Arriva vil mene at det er rentabelt.

Formålet med forbindelsen er at spare de her tvivlsomme 14 min. Og at banen forbinder Aarhus med Galten. I forslaget er ikke stop i Låsby, Svejlbæk, Hårup, Harlev eller Solbjerg, så der ikke engang en udvidet geografisk mulighed for flere passagere.

Vi har en anderledes fordeling af befolkningen, end i de store byer, så vi kommer ikke gående, cyklende eller med en bus, der kører hvert 10. minut, vi skal enten med bil eller en blå bus. Og jeg oplever at det er meget svært at få offentlige transportmuligheder til at passe sammen, så hvad er der reelt ved at spare 14 min, hvis man skal vente i eks 35 min på at skifte fra den ene kollektive transport til det andet.

Bliver det muligt at stille bilen ved stationen? Angående parkering blev der fortalt til høringsmødet, at det alene er kommunernes opgave at sørge for parkering, det har BD intet at gøre med. Om Skanderborg kommune vil bygge en stor parkeringsplads i Galten, meldte historien ikke noget om. Jeg forstår godt Sejs Svejlbæk peger på C1 op ad Nordskov Bakke, hvis de er bange for at banen kommer. Så får de i det mindste ikke toget buldrende med 160 km gennem byen. Det vil også være bedre for Laven med C1, i stedet for C3 og C4 som kommer igennem vores baghave i Linå Vesterskov.

Problemet i vores kommuner, i "udkantsdanmark" er at vi bor spredt, det hjælper ikke på den kollektive transport, at man kan komme fra den ene storby til den anden. Mange af os bor i byer under 12000 indbyggere, men tilsammen er vi mange. Rigtig mange! der må sætte os ind i vores biler for at komme til alt fra job, uddannelse eller kulturelle arrangementer i storbyen, eller bare kører vores børn til fodboldkamp. Det bliver ikke løst af en bane, der gør det 14 tvivlsomme minutter hurtigere at komme fra Herning til Aarhus. Flere byer får banen i deres natur eller i baghaven, men den kommer ikke til at stoppe i deres by, men drøne gennem med 160 km i timen.

For mange danskere i det her område, er det således ikke et spørgsmål om at

komme frem hurtigt med den kollektive transport, men et spørgsmål om man overhovedet har adgang til den. Løsningen på dette er ikke et tog der drøner forbi os, men elbusser der kan spredes ud til flere mindre byer efter behov.

Banen er planlagt til at ligge langs motorvejen, i stedet for en togbane, så lav et ekstra spor til elbusserne, det vil kræve få ombygninger af motorvejen, og sikkert være billigere og hurtigere at implementere. Man vil hurtigt kunne ændre ruter behov, og mange flere vil kunne komme med.

Og hvis man så sidder og tænker, at den nye bane bare skal stoppe flere steder, så bliver det endnu mere tvivlsomt at deres spares tid. Vi har allerede en togbane mellem Herning, Silkeborg og Aarhus.

Til mødet blev der fortalt at de foreløbige beregninger med de 14 min er baseret på C3. Hvis 14 min er tvivlsomme, så er den eneste forbedring at Galten får en Station. Men så kan man jo lige så godt udvide letbanen mellem Aarhus til Galten. Men det er bare ikke det Trafikstyrelsen har bedt Banedanmark undersøge. Man kan håbe, at der bliver undersøgt andre muligheder, og at politikerne bliver gjort opmærksom på andet end at der kan spares 14 min, og at hvor tvivlsomt det er med de 14 minutter, men lige nu ser det ikke sådan ud.

C3 går igennem et stort naturområde, hvor C1 går langs veje, hvor der også blev ofret skovområder, for at få forbindelse til motorvejen. Hvis den nye bane bliver et endeligt, så lad den følge vejen til motorvejen. så ikke mere skov bliver ødelagt.

Så kort :

nej til ny togbane ! og slet ikke i gennem Linå Vesterskov, vi har allerede en.

Bedre kollektivtrafik i de mindre byer.

Elbusser langs motorvejen fra de små byer til de større byer og steder hvor der ligger togstationer i forvejen, man kunne også se på bedres amkørselsordninger.

Skån naturen, byg togbaner andre steder hvor der ikke findes en forbindelse i forvejen. Og lad helt være med at bygge, i gennem fredet natur, som C3 og C4 foreslår.

Med venlig hilsen

████████████████████

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861317

Dato: 15 10-2022 21:04:35

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)

Fra: [REDACTED]

Titel: Høringssvar

Sendt: 15-10-2022 21:04

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Jeg håber meget at I arbejder videre med c1 linjeføringen. Jeg mener at det er oplagt at lave en trafikkorridor langs motorvejen. Særligt hvis perspektivet er mere godstrafik, hurtigere tog og dobbeltspor. Det er på ingen måde ønskeligt med flere tog der kører igennem Sejs-Svejbæk med op til 160 km i timen - måske endda uden at standse i byen. Et dobbeltspor vil kræve ekspropriation af mange menneskers hjem (hvis dobbeltspor) Der bør i stedet laves et stop i Hårup, som sagtens kan bruges af borgere fra Sejs-Svejbæk.

C1 giver også mulighed for at overveje at nedlægge nuværende bane og skabe en natursti med en enestående forbindelse til skønne skovområder, hede og vandet ved søerne på strækningen ml Silkeborg og Laven.

Mvh [REDACTED]
[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar - jernbane mellem Aarhus og Silkeborg

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861311

Dato: 15 10-2022 22:26:51

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar - jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar - jernbane mellem Aarhus og Silkeborg
Sendt: 15-10-2022 22:26

38B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Hej Banedanmark

Jeg ønsker at tilkendegive min støtte til en C1-løsning, da C3 og C4 udover ødelæggelse af sammenhængende natur vil give betydelige gener i Sejs-Svejbæk.

Øget togdrift i form af 4 gennemgående tog vil udover støj og vibrationer bl.a. også medføre store trafikale udfordringer ved særligt overskæringer.

Den bedste løsning vil være at lade en ny jernbanelinje følge motorvejen mest muligt – som en samlet transportkorridor. Med et stop i Hårup, som kan servicere de mange borgere og tilflyttere, uddannelsesinstitutioner og erhverv i dette område.

C1 har klart det bedste udviklingspotentiale.

En eventuelt fremtidig udbygning af C3 og C4 (2-sporet, godstransport m.v.) gennem Sejs-Svejbæk vil udover yderligere ødelæggelse af særlige naturmæssige værdier, indebære omfattende dyre ekspropriationer, ligesom det vil betyde yderligere gener med støj, vibrationer og trafikproblemer for Sejs-Svejbæk.

Det er relevant at undersøge perspektiver og potentialer i at lade nuværende jernbanelinje fra Skanderborg tilslutte sig den drøftede nye jernbanelinje ved et stop i Hårup.

Med venlig hilsen

[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar - jernbane Aarhus - Silkeborg

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861373

Dato: 06 10-2022 20:53:41

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar - jernbane Aarhus - Silkeborg.eml
[2] Ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg i høring.docx

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar - jernbane Aarhus - Silkeborg
Sendt: 06-10-2022 20:53
Bilag: Ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg i høring.docx;

39B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Hermed sendes vedhæftet høringssvar.

Med venlig hilsen

[REDACTED]

Ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg i høring.

Med baggrund i at Banedanmark har etableret en høringsperiode for ideer og kommentarer til planerne for en ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg, har vi følgende kommentarer til projektet.

Af de forslag der er nævnt er projektet, ønsker vi C1 løsningen, hvor jernbanen følger Motorvejen og Nordskovvej og med en station i Hårup.

Vi synes der er flere fordele ved at etablere denne løsning, herunder at det giver muligheder for at borgere i den nordlige del af Silkeborg og i Sejs-Svejbæk får gode transportmuligheder og at den etablerede transportkorridor følges.

Hvis perspektivet på sigt er en dobbeltsporet jernbane med godstransport, vil det være til være til stor ulempe for Sejs-Svejbæk som by og naturen i Linå Vesterskov med en linjeføring gennem skoven og byen.

Vi ønsker at den nuværende jernbane til Laven, Ry og Skanderborg fortsætter.

Med venlig hilsen

[Redacted signature]

[Redacted contact information]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar - ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861361

Dato: 10 10-2022 15:14:26

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar - ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.eml

[2] Høringssvar - jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.pdf

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)

40F

Fra: [REDACTED]

Titel: Høringssvar - ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg

Sendt: 10-10-2022 15:31

Bilag: Høringssvar - jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.pdf;

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Vedhæftet fremsendes vores høringssvar

--

Med venlig hilsen

Landsbyrådet for Herskind, Skivholme og Herskind Hede

[REDACTED]



Banedanmark
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Herskind den 10.10.22

Ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg

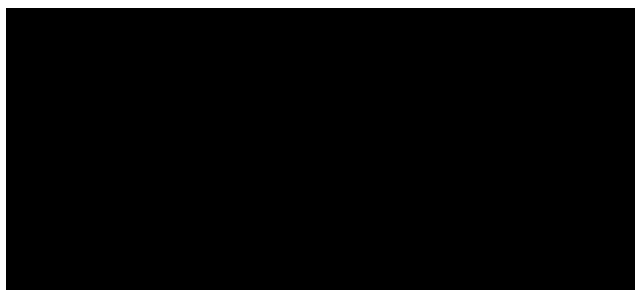
En station i Galten vil for vores område betyde bedre muligheder for at komme til Aarhus og Silkeborg. Vores velfungerende bus mellem disse byer blev desværre for nogle år siden sparet væk. Vi har derfor her i den nordlige del af Skanderborg Kommune ingen offentlig transport, hvilket gør det besværligt at komme til Aarhus og Silkeborg. Det rammer specielt vores unge uddannelsessøgende.

Vi er, som de andre byer i området, i hastig vækst, hvilket betyder at behovet bliver st igende.

Galten er vores nærmeste handelsby, og vi har flere muligheder for at komme dertil og benytte jernbanen mellem Aarhus og Silkeborg.

Vi bakker op omkring høringssvaret fra Borgergruppen for Galten-Skovby Station.

Med venlig hilsen



Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar - [REDACTED]

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861312

Dato: 15 10-2022 22:15:50

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar - [REDACTED].eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar - [REDACTED]
Sendt: 15-10-2022 22:15

41B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Kære Banedanmark

Jeg vil gerne tilslutte mig høringssvar indsendt af Silkeborg Kommune, Sejs-Svejbæk Lokalråd og [REDACTED]

Overordnet set har jeg flg. input.

Løsninger:

1. C1-linjeføringen er massivt bakket op af byens borgere, folketingspolitikere, lokale byrådspolitikere, Silkeborg og Skanderborg (måske Aarhus) Kommuner.

Hvorfor så ikke gå all-in på den løsning fra start af? Som både folket og naturen vil have det bedst med - den bedste løsning, fremfor den - måske - billigste.

Det vil også spare jer for minimum 20 mio. kr. i VVM-fasen.

Budgettet i Infrastrukturplan 2023 er fastsat ud fra enhedspriser på et markant anderledes projekt tilbage i 2013. Ingen tror vel på at jernbanen kan bygges for 2,1 mia. kr.

Hvorfor så ikke gå efter den bedste løsning, fremfor den billigste.

2. C1-linjeføringen har alle de fremtidsmuligheder, som man kan tænke sig til. Den åbner op for nye stop strategiske steder, hvor der ikke idag er adgang til banenettet - dvs. passagergrundlaget bør alt andet lige være højere. Den kan ligge i allerede provokeret natur og i transportkorridor langs motorvejen. Det er realistisk med højhastighed og godstransport. Der er så at sige færrest gener, både i anlægsfasen og i fremtidig drift, for både natur og mennesker.

Bekymringer:

1. Hvis man skulle anlægge en ny jernbane i dag, ville man aldrig vælge den nuværende linjeføring gennem Sejs-Svejbæk. Naturen er skrøbelig og unik - og byens infrastruktur er en katastrofe. Jernbanen er allerede i dag til gene for mange borgere, grundet støj, utryghed ved overskæringer, rystelser og manglende bevægelsesfrihed. En øget togdrift vil ikke bare være ødelæggende for naturen men også for borgerne i Sejs-Svejbæk.

2. Sejs-Svejbæk er en relativ aflang by med kun én central vej ind og ud af byen. Ikke kun de borgere som bor langs banen er forstyrret af tog. Det gælder alle som skal ind og ud af byen. Idag observeres hver morgen i krydset mellem Borgdalsvej og Julsøvej (ved den store overskæring), at både gående, cyklister og billister kører overfor rødt. En øget togdrift vil øge presset på de horrible infrastrukturforhold og skabe endnu mere utryghed og kaos.

3. Vi har nærmest ingen pendlere! Jeg bruger selv toget jævnlige. Men i gennemsnit er der lidt over 1 påstigning pr. afgang (2021 tal). I Marts tager i gennemsnit 19 passagerer toget mod Aarhus over de fire mest populære morgenafgange. Ikke 19 pr. afgang, men 19 i alt! Samme antal krydser førnævnte overskæring i bil på få sekunder og på cykel på få minutter.

En så massiv anlægsinvestering må simpelthen kunne komme nogle andre og flere til gode. Selv pendlere i Sejs-Svejbæk har udtalt at de ikke bruge tidsbesparelsen til noget.

Forholdet mellem gevinst og risiko for Sejs-Svejbæk borgere er ved linjeføringer ind gennem byen helt håbløst. Selv hvis der var realisme i et nyt stop i byen på den nye jernbane, kommer byens borgere til at føle sig massivt krænket på levevilkår. Byens identitet er naturen.

Håber på, at I kommer med forslag på den rigtige løsning, og ikke bare den billigste.

God arbejdslyst

Med venlig hilsen



Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar Århus -Silkeborg - bane

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861342

Dato: 13 10-2022 09:48:36

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar Århus -Silkeborg - bane.eml

[2] [REDACTED] docx

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar Århus -Silkeborg - bane
Sendt: 13-10-2022 09:47
Bilag: [REDACTED].docx;

42B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Bane Danmark
Hermed høringssvar

Med venlig hilsen

[REDACTED]

[REDACTED]



Høringssvar

Ny bane Silkeborg / Århus

Vi har fulgt processen tæt siden den første ide om en ny bane fra Silkeborg til Århus blev fremlagt.

Der er sket meget siden og vores bekymring for, at den oprindelige linjeføring benævnt C3 kan blive en realitet er ikke blevet mindre.

Linjeføringen vil skære igennem ejendommen Linå Vesterskov As som er fredkovspligtig, PECF certificeret og delvist udlagt som urørt skov.

Det vil få store konsekvenser for skoven og den natur der er tilknyttet denne. Vi arbejder målrettet på at øge biodiversiteten i skoven og samtidig dyrke en produktionskov der binder store mængder Co2.

Det oprindelige forslag til linjeføring forholder sig ikke til disse forhold - her er det alene den korteste og dermed billigste løsning der er undersøgt.

Der er et generelt politisk ønske om, at større sammenhængende naturområder bevares. Linjeføringen C 3 vil gøre det modsatte nemlig gennemskære et stort bevaringsværdigt naturområde.

Derfor mener jeg der i den kommende VVW-undersøgelse skal lægges langt større vægt på naturbevarelse og vægte det højere en den rene økonomiske betragtning.

Der bygges en bane for de næste 100 år. Det vil være en alvorlig fejl hvis det begrænsede budget i det vedtagne trafikforlig resulterer i, at man ødelægger bevaringsværdig og uoprettelig natur på den bekostning.

Derfor anbefaler vi linjeføringen C1 med alle de fordele den indebærer for lokalområdet Sejs/Svejbæk og hele infrastrukturen i Silkeborg kommune.

Med venlig hilsen

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar "Ny bane Aarhus-Silkeborg"

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861324

Dato: 14 10-2022 21:59:28

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar Ny bane Aarhus-Silkeborg.eml
[2] Høringssvar fra [REDACTED].docx
[3] Høringssvar fra [REDACTED].pdf

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)

43B

Fra: [REDACTED]

Titel: Høringssvar "Ny bane Aarhus-Silkeborg"

Sendt: 14-10-2022 21:59

Bilag: Høringssvar fra Himmelbjergvej 6, 8600.docx; Høringssvar fra [REDACTED].pdf;

CAUTION: This email originated from outside the organization.

[REDACTED]
d. 14/10-2022

Kære undersøgere og Kære beslutningstagere

Hermed Høringssvar til projekt "Ny bane Aarhus-Silkeborg", stilet til Banedanmark og byrådet i Silkeborg Kommune og Skanderborg Kommune.

Vi siger NEJ til linjeføringerne C3 og C4.

Linjeføringerne vil jf. borgermøde den 20/9 2022 i Jysk Arena medføre reduktion af driften på den nuværende bane igennem Laven. Det vil være en forringelse for flere af Gl. Laven og Lavens borgere, da vi er flere som benytter banen.

Togstationen i Laven er blandt andet en af grundene til, at vi er flere familier som har bosat os i denne naturskønne by. Den regelmæssige drift giver os og vores børn mulighed for, at tage offentlig transport til både arbejde, skole, uddannelse og fritidsaktiviteter mm.

Derudover ønsker vi at bevare vores skønne naturlandskab, hvilket C3 og C4 strækningerne vil skære igennem, og ødelægge for dyrelivet og os der bor her, samt alle der bruger skoven.

Linjeføringen C1

Linjeføringen C1 er den mest foretrukne løsning af C1, C3 og C4 for, at undgå at ødelægge mere af vores naturlandskab, og ligge strækningen hvor naturen i forvejen er blevet påvirket af motorvejen.

Projektet

Vi tror dog næppe på at en reduktion på 14 minutter, vil gøre den store forskel for de få borgere der vil gøre brug af banen. Vel at mærke hvis der indlægges flere stop på strækninger, og den sparede tid reduceres yderligere.

Men er det løsningen at oprette en ny banestrækning for at forbedre den kollektive trafik på strækningen?

De bedste hilsner
[REDACTED]

[REDACTED]
d. 14/10-2022

Kære undersøgere og Kære beslutningstagere

Hermed Høringssvar til projekt "Ny bane Aarhus-Silkeborg", stilet til Banedanmark og byrådet i Silkeborg Kommune og Skanderborg Kommune.

Vi siger NEJ til linjeføringerne C3 og C4.

Linjeføringerne vil jf. borgermøde den 20/9 2022 i Jysk Arena medføre reduktion af driften på den nuværende bane igennem Laven. Det vil være en forringelse for flere af Gl. Laven og Lavens borgere, da vi er flere som benytter banen.

Togstationen i Laven er blandt andet en af grundene til, at vi er flere familier som har bosat os i denne naturskønne by. Den regelmæssige drift giver os og vores børn mulighed for, at tage offentlig transport til både arbejde, skole, uddannelse og fritidsaktiviteter mm.

Derudover ønsker vi at bevare vores skønne naturlandskab, hvilket C3 og C4 strækningerne vil skære igennem, og ødelægge for dyrelivet og os der bor her, samt alle der bruger skoven.

Linjeføringen C1

Linjeføringen C1 er den mest foretrukne løsning af C1, C3 og C4 for, at undgå at ødelægge mere af vores naturlandskab, og ligge strækningen hvor naturen i forvejen er blevet påvirket af motorvejen.

Projektet

Vi tror dog næppe på at en reduktion på 14 minutter, vil gøre den store forskel for de få borgere der vil gøre brug af banen. Vel at mærke hvis der indlægges flere stop på strækninger, og den sparede tid reduceres yderligere.

Men er det løsningen at oprette en ny banestrækning for at forbedre den kollektive trafik på strækningen?

De bedste hilsner
[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar 1 - Sejs-Svejbæk Lokalråd

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861320

Dato: 15 10-2022 20:33:26

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar 1 - Sejs-Svejbæk Lokalråd.eml

[2] Sejs-Svejbæk Lokalråd - Høringssvar.pdf

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)

44F

Cc:

Fra:

Titel: Høringssvar 1 - Sejs-Svejbæk Lokalråd

Sendt: 15-10-2022 20:32

Bilag: Sejs-Svejbæk Lokalråd - Høringssvar.pdf;

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Kære Banedanmark

Vedr. idéfasehøring i forbindelse med ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.

Høringssvar fra Sejs-Svejbæk Lokalråd er vedhæftet.

På vegne af Sejs-Svejbæk Lokalråd

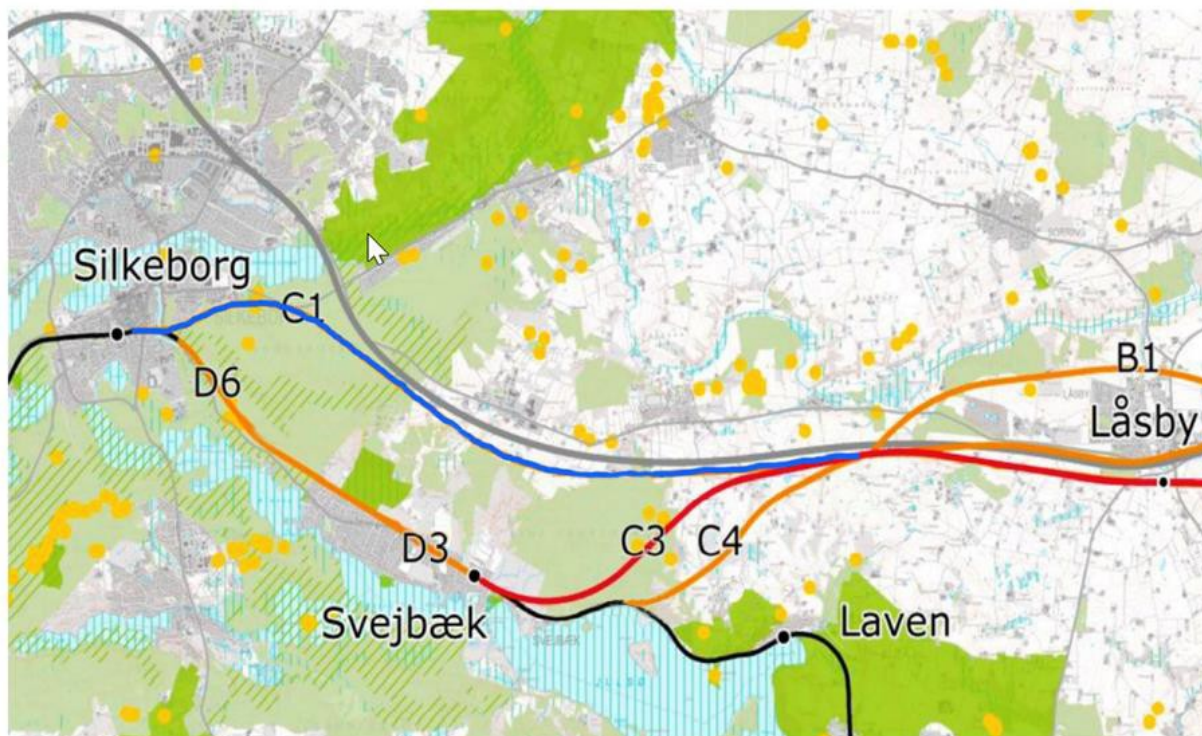
[Redacted signature]

[Redacted signature]



Høringssvar fra Sejs-Svejbæk Lokalråd vedr. ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg

-i forbindelse med Banedanmarks idéfasehøring 3. kvartal 2022



Formålet med høringssvaret i denne fase er dels at inspirere Banedanmark med lokalt forankrede idéer og dels at gøre opmærksom på lokale og kommunale bekymringer.

Hovedbudskabet med høringssvaret er, at C1-linjeføringen skal med i næste undersøgelsesfase (VVM), og at C1-løsningen af mange grunde bør vælges. Efter lokalrådets opfattelse er C1-linjeføringen ikke blot den bedste løsning her og nu, men det er også klart den linjeføring med størst udviklingspotentiale for fremtiden. Lokalt risikerer vi med C1-linjeføringen ikke massiv ødelæggelse af større sammenhængende naturområde, og med C1-linjeføringen risikerer vi heller ikke i omfattende grad flere gener, som en øget togdrift og udbygning heraf gennem byen vil medføre.

Budskabet er vi ikke ene om. Lokalrådets budskab understøtter ligeledes de tanker Silkeborg, Skanderborg og Aarhus Kommuner har om, at C1-linjeføringen er at foretrække. Derudover har flere folketingspolitikere fra Transportudvalget også tilkendegivet, at C1-linjeføringen er det rigtige valg for Silkeborg Kommune og Sejs-Svejbæk. Bl.a. [redacted] og [redacted]. Dertil har 94% af 617 borgere i lokalområdet Sejs-Svejbæk tilkendegivet, at de foretrækker C1-linjeføringen.

Sejs-Svejbæk Lokalråd stemmer dermed for C1-linjeføringen og vil i følgende høringssvar argumentere herfor.

Hjemmeside: <https://sejs-svejbæk-lokalraad.silkeborg.dk/Projekter-visioner/Jernbanelinjefoering-2021>

Mail: [redacted]



Indhold

Resume.....	3
1. Indledning og baggrund for høringssvar.....	5
2. Ændrede forudsætninger som idéoplæg til ny forundersøgelse	6
3. Idéoplæg til C1-linjeføringen ift. samfundsøkonomi.....	8
3.1 Anlægsøkonomi.....	8
3.2 Passagergrundlag ved stop på C1	9
3.3 Sammenhæng med lokaltrafik.....	11
3.4 Tidsbesparelse	11
4. Natur	12
5. Ulemper ved C3/C4.....	13
6. Opsummering	15



Resume

Sejs-Svejbæk er, med knap 4.500 indbyggere, den 3. største by i Silkeborg Kommune. Sejs-Svejbæk Lokalforsamling har nedsat en arbejdsgruppe, hvis mål det er, at få C1-linjeføringen undersøgt ligeværdigt med de øvrige.

Lokalforsamlingen ønsker, at natur-, miljø- og lokale interesser vægtes i langt højere grad, end det er tilfældet i tidligere forundersøgelser.

Det er vigtigt, at en kommende banelinje kommer flest muligt til gode og ikke blot har fokus på en hurtig forbindelse for de, der bor i Silkeborg C eller vest for Silkeborg. Derfor bør en C1-løsning indeholde stop i et Silkeborg Nord-Øst område (f.eks. Hårup)

Med C3/C4-linjeføringen står Sejs-Svejbæk, jf. tidligere forundersøgelser, til at miste halvtimesdriften på de eksisterende togforbindelser.

C1-linjeføringen vil i mindre grad konkurrere med de eksisterende forbindelser, hvilket kan give god grund til at opretholde nuværende halvtimesdrift. Silkeborg og Skanderborg Kommuner støtter allerede officielt dette synspunkt – ligesom flere folketingspolitikere i Transportudvalget også deler synspunktet.

C1-linjeføringen kan sikre en status quo i forhold til kollektiv transport på den gamle bane.

Lokalforsamlingen appellerer til, at Banedanmark også foreslår den bedste løsning – og ikke kun den billigste. Dette set i lyset af, at anlægsbudgettet kan være estimeret på baggrund af gamle enhedspriser, som ikke tager højde for særlige terrænforhold. Bl.a. er etablering af C3-linjeføringens forløb igennem den stærkt kuperede Linå Vesterskov ikke vurderet i tilstrækkeligt omfang i forhold til budgettet. Der er flere anlægsøkonomiske forhold ved C1-linjeføringen, som har ændret sig væsentligt siden forundersøgelsen i 2016. Bl.a. er den nye Nordskovvej etableret. Det åbner op for nye muligheder i forhold til etablering af C1-linjeføringen på denne strækning. Der findes stadig ubrugt gammelt jernbanetracé. Der er stigende ejendomspriser i Sejs-Svejbæk og foretaget nybyggeri langs den eksisterende jernbane, hvilket medfører, at udbygning til en 2-sporet bliver dyrere.

En undersøgelse af anlægsudgifterne vil formentlig påvise yderligere krav til anlægsarbejde i Sejs-Svejbæk pga. en presset infrastruktur. Lange bilkøer på flere tidspunkter af døgnet ved Borgdalsvej i forbindelse med krydsning af jernbanen er særligt problematiske.

Dertil kommer en markant prisstigning i anlægsudgifter over de sidste to-tre år.

Sejs-Svejbæk Lokalforsamling anbefaler, at anlægsudgiften beregnes dybdegående for alle linjeføringer og for både 1-sporet og 2-sporet, da økonomien i sidste ende vil spille en afgørende rolle for, hvilken løsning der vælges.

Hvis banen alligevel ikke kan realiseres inden for et tilsyneladende underdimensioneret budget, vil lokalforsamlingen bakke op om, at få belyst den bedste løsning i forhold til lokale udfordringer og øvrige samfundsøkonomiske parametre som passagergrundlag og rejsetid.

C1-linjeføringen kan etableres langs den nye Nordskovvej og løbe parallelt med motorvejen mellem Resenbrokrydset og Hårup. Ved at etablere et stop i et Silkeborg Nord-område (f.eks. Hårup) vil man bedre kunne servicere de mange borgere og tilflyttere i det kommende Eriksborg, Linå, Resenbro, Hårup og Silkeborg Nord, de studerende på Silkeborg Gymnasium og College360 samt virksomhederne i det voksende erhvervsområde omkring Hårup. Der vil desuden være mulighed for at etablere en pendlerplads i Hårup for motorvejs-trafikanter fra vest, som derved kan stige på hurtigtog til Aarhus.



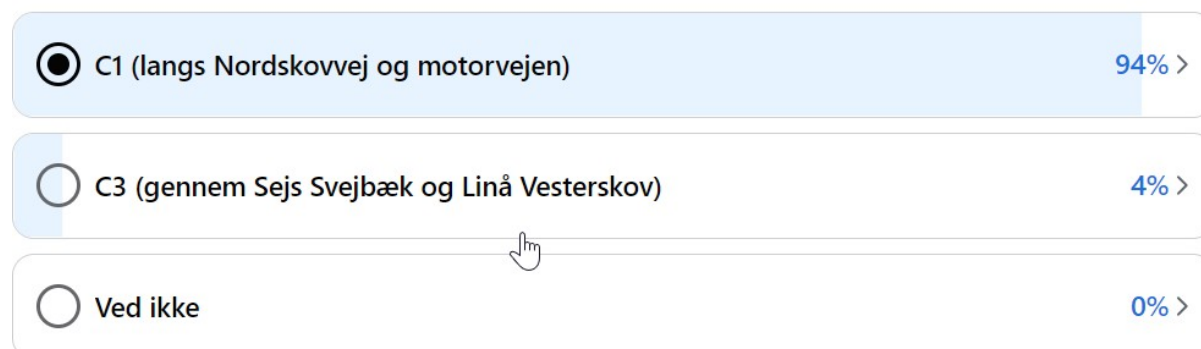
Den primære naturmæssige fordel ved C1, i forhold til C3, er, at et større sammenhængende naturområde bevares, hvilket vil opretholde sammenhængen mellem de eksisterende naturområder.

Flere tog gennem Sejs-Svejbæk vil medføre flere oplevede gener, bl.a. mere støj, flere vibrationer, mindre bevægelsesfrihed på tværs af jernbanen, mere utryghed og øget ventetid ved jernbaneoverskæringerne.

C3/C4-linjeføringen vil også, jf. tidligere forundersøgelser, medføre gennemgående tog igen. Dette har tidligere været til stor gene for en lang række borgere. Tidligere forundersøgelser peger på, at vi med C3/C4 vil gå fra fire tog i timen som tilpasser tempo efter at de skal stoppe til minimum seks tog i timen, hvoraf fire er gennemgående med en hastighed på 120 km/t, som banen jf. Banedanmark er dimensioneret til. Dette vil forøge støj og rystelser. Med elektrificering af togdrift vil dette blive yderligere forøget, da eltog er tungere og medfører større gener.

En øget togdrift gennem Sejs-Svejbæk anses som en markant forringelse af borgernes levevilkår. En lokal meningsmåling på Facebook har derfor, blandt andet, også tidligere vist, at 94% ud af 617 besvarelser foretrækker en C1-linjeføring:

Den nye jernbane kommer. Er der virkelig meget delte meninger om linjeføringen som MJA skriver? Argumenterne er fremført. Hvilken linjeføring foretrækker du?



1. Indledning og baggrund for hørings svar

Hørings svaret har opdrag i Banedanmarks idéfasehøring 3. kvartal 2022 i forbindelse med forundersøgelse til etablering af ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.

Tidligere forundersøgelse fra 2016 har anbefalet en linjeføring, som krydser Linå Vesterskov og går igennem Sejs-Svejbæk – uden stop. Denne forundersøgelse har bl.a. taget udgangspunkt i en administrativ kommunehøring, hvor hverken borgere eller politiske udvalg er blevet hørt. Tidligere forundersøgelse er således både ude af trit i forhold samfundet og nye forbedrede løsningsforslag.

Derfor glæder det os at læse i kommissoriet (tilbage i februar 2022) som udstukket af Transportministeriet og forligskredsen, hvordan C1-linjeføringen nu skal undersøges sammen med øvrige linjeføringer.

Det glæder os endnu mere at høre på borgermøde i JYSK arena 20.9., at alle linjeføringer nu skal undersøges ligeværdigt – ingen er foran på papiret.

Sejs-Svejbæk er, med knap 4.500 indbyggere, den 3. største by i Silkeborg Kommune. Sejs-Svejbæk Lokalråd er positivt indstillet over for en bedre betjening af den kollektive trafik i Silkeborg Kommune.

Vi finder det af stor vigtighed, at en kommende banelinje kommer flest muligt til gode, og ikke blot har fokus på en hurtig forbindelse for de få, som allerede har gode muligheder for kollektiv transport. En stor del af borgerne i Silkeborg bor i Silkeborg Nord, hvor også en stor del af befolkningstilvæksten vil ske i fremtiden. Formålet med etableringen af Silkeborg-Aarhus forbindelsen vil kun i mindre grad nås, såfremt kun en mindre del af beboerne i Silkeborg vil eller kan benytte den, fordi påstigning alene kan ske i Silkeborg C, med alle de udfordringer der måtte være i forhold til transport og parkering hér.

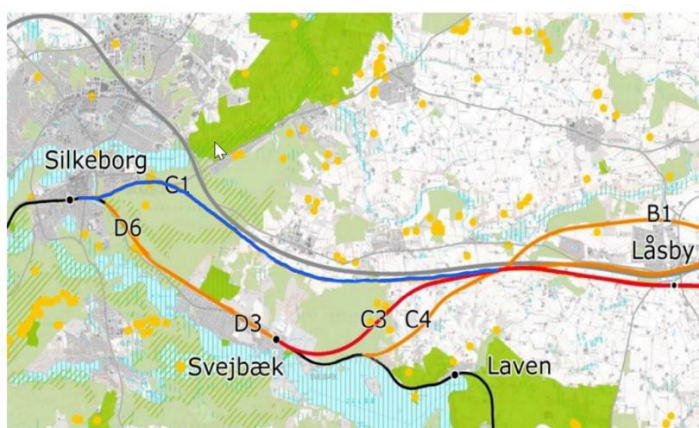
Lokalrådet har derfor tidligt nedsat en arbejdsgruppe, hvis mål det er, at alternative linjeføringer mellem Silkeborg og Aarhus medtages i næste undersøgelsesfase (VVM).

Lokalrådet ønsker, at natur-, miljø-, lokale og samfundets interesser i langt højere grad vægtes end det, der er foreslået i forundersøgelsen fra 2016.

Lokalrådet er stærkt motiveret til arbejdet gennem en massiv, lokal opbakning.

Byrådsmedlemmer, folketingsmedlemmer, Silkeborg og Skanderborg Kommuner deler således lokalrådets budskaber. Dertil, som nævnt ovenfor, har 94% af 617 borgere allerede peget på, at C1-linjeføringen vil være at foretrække.

Derfor peger lokalrådet på C1-linjeføringen, og vil i det følgende hørings svar argumentere herfor.



2. Ændrede forudsætninger som idéoplæg til ny forundersøgelse

Afsnittet giver et bud på væsentlige forudsætninger, som vi mener dels er forkert opstillet i forundersøgelsen fra 2016 og dels har ændret sig siden 2016. Et bud på de ændrede forudsætninger skal også opfattes som idéoplæg til den forestående undersøgelsesfase.

Økonomi og natur

I forundersøgelsen fra 2016 peges på et valg af linjeføring ud fra en økonomisk vurdering samt udfordringerne ved C1's nærhed til Natura2000 områder. Alle linjeføringer undersøgt i forbindelse med forundersøgelsen passerer imidlertid Natura2000 områder. C1 passerer et mindre område ved motorvejen, men kan følge motorvejstracéet tæt hen over området. De øvrige løsninger passerer tværs gennem natura2000 området tæt ved Remstrup Å.

Nordskovvejen

Nordskovvejen har set dagens lys. Dvs. at der allerede er foretaget massive anlægsarbejder, som et jernbaneprojekt må formodes at kunne drage nytte af.

Dertil har der tidligere kørt tog fra Silkeborg C op ad Nordskovvejen og nord på. Det gamle jernbanetracé er ikke fuldt udnyttet i forbindelse med Nordskovvejen, og ligger i dag øde hen i skoven, hvor man dog kan cykle derpå.

Corona og hjemmearbejde

Corona har bidraget væsentligt til, at flere arbejdspladser i dag kører med "best of both worlds". Dvs. at flere har nu kun tredages fremmøde på arbejdspladsen, og to dage med hjemmearbejde. I forhold til det undersøgende arbejde, må det betyde, at særligt det samfundsøkonomiske parameter med passagergrundlag, bør vægte højere.

Et stop på C1-linjeføringen bør alt andet lige have et større passagergrundlag, da oplandet fra Silkeborg Nord, Resenbro, Hårup, Linå og Sejs-Svejbæk er større end det de andre linjeføringer kan byde på. Kan der ikke blive råd til et stop i forhold til rejsetiden, bør C1 fortsat have de bedste vilkår for fremtidig udvikling. Tegner man en logisk linje på et kort og lader linjeføringen følge motorvejen, bør rejsetiden her, alt andet lige, være kortere, da den ikke skal op og ned ad bakker og med motorvejen er der taget højde for sving. Spørgsmålet er, om den kortere rejsetid på C1, kan give "råd" til et stop og dermed forøge passagergrundlaget.

Bæredygtighed

I dag er der endnu mere fokus på bæredygtighed end tilfældet var i 2016. Bæredygtighed gennemsyrrer den ene politiske strategi efter den anden.

Dermed bør ligge et øget fokus på at konvertere pendlere langs motorvejen fra bil til tog. Det kan både blive et krav og en nødvendighed. C1 appellerer til denne tankegang ved at have den største strækning langs motorvejen – og dermed også mulighed for at anlægge et strategisk stop i Silkeborg Nord området, som, tidligere nævnt, både vækster og har et stort opland ift. passagergrundlag.



Nyt kommissorium

Kommissoriet af 1. februar 2022 fra Transportministeriet giver også nogle væsentlige ændrede forudsætninger:

1. Tre linjeføringer skal nu undersøges ligeværdigt. Det må betyde, at store dele af tidligere undersøgelser ikke kan/skal genbruges.
2. Der skal perspektiveres til opgradering af linjeføringen til 200 km/t, udvidelse til dobbeltspor og godstransport. Perspektiverne forsvinder ikke i fremtiden og har eksisteret i snakken om en ny bane mellem Aarhus, Silkeborg og Herning i godt 10 år. C1-linjeføringen giver perspektiverne et rum at leve i. C3/C4 linjeføringen lukker ned for samtlige udvidelsesmuligheder grundet natur og by.

Lokalrådet kan kun opfordre til, at perspektiverne undersøges i højere grad end kommissoriet lægger op til. Perspektiverne har væsentlig indflydelse på de samfundsøkonomiske parametre, og bør vægte højere.

Økonomi og uhensigtsmæssige begrænsninger i budgettet

Budgettet til hele jernbaneprojektet er i Infrastrukturplan 2035 fastsat til 2,2 mia. kr. Et budget fastsat efter et anlægsoverslag på en enkeltsporet jernbane i forundersøgelsen 2016. Siden 2016 har verden, grundet corona og krig, oplevet en markant stigning i anlægspriser.

Dertil har anlægsoverslaget fra 2016 gjort brug af nogle enhedspriser fra et infrastrukturprojekt af endnu ældre dato.

Med ovenstående taget i betragtning virker det usandsynligt, at der kan bygges en ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg for 2,2 mia. kr.

Derfor vil lokalrådet på det kraftigste appellere til, at forestående undersøgelser også tager afsæt i at finde den bedste løsning og ikke den billigste løsning indenfor en budgetramme, som alligevel ikke er tilstrækkelig.

Skal der gennem ny anlægslov findes ekstra midler til at realisere projektet, kan det kun være i samfundets og politikernes interesse, at der arbejdes på at foreslå den bedste løsning – også selvom den kan være dyrere.

3. Idéoplæg til C1-linjeføringen ift. samfundsøkonomi

Jf. tidligere forundersøgelser er foreslåede linjeføring tilsyneladende udpeget, fordi den skulle være billigst. Anlægsudgiften er estimeret på baggrund af en enhedspris pr. km og tager f.eks. ikke højde for særlige terrænforhold. Men forundersøgelsen har ikke analyseret et fuldgældigt alternativ i forhold til samfundsøkonomien, hvorfor det frygtes, at beslutningsgrundlaget bliver mangelfuldt.

Vi ønsker derfor, at få undersøgt C1-linjeføringen grundigt og ligeværdigt, særligt på følgende samfundsøkonomiske parametre: Anlægsøkonomi, tidsbesparelse og passagergrundlag ved stop i Silkeborg Nord område (fx Hårup).

Den følgende redegørelse underbygger argumentationen for, at C1-linjeføringen giver flere muligheder.

3.1 Anlægsøkonomi

I forhold til anlægsøkonomi ved C1-linjeføringen er der, som tidligere nævnt, flere forhold, som har ændret sig væsentligt siden forundersøgelsen i 2016. Bl.a. er den nye Nordskovvej, der forbinder Resenbrokrydset med Silkeborg C, etableret. Dette åbner op for nye muligheder og mindre anlægsudgifter i forhold til etablering af C1-linjeføringen på denne strækning. Det eksisterende trace ved Nordskovvejen, som kan anvendes ud til motorvejen, har tidligere været brugt som jernbanelinjeføringen. Traceet er kun delvist udnyttet til Nordskovvejen. Afgravninger langs Nordskovvejen vurderes at strække sig over ca. 1 km. Betydeligt mindre ift. de massive afgravninger mm. der skal til for at kunne realisere C3/C4.

Desuden kan variationer af C1-linjeføringen, som bevæger sig gennem mindre kuperet terræn, undersøges. Vi sætter endvidere spørgsmålstegn ved, om de økonomiske omkostninger ved etablering af C3-linjeføringens forløb igennem den stærkt kuperede Linå Vesterskov er vurderet i tilstrækkeligt omfang. Pga. terrænets kupering og hældning i Linå Vesterskov, hvor terrænet stiger fra vest mod øst fra ca. kote +30 m til ca. kote +95 m (65 m) over en ca. 3 km lang strækning, men med toppe ind imellem som er højere end kote 95, vil der skulle gennemføres særdeles omfattende anlægsarbejde. Dette indebærer bl.a., at banetracéet skal stige og hæves betydeligt på strækningen allerede vest for Linå Vesterskov i udkanten af Sejs-Svejbæk, og at der på strækningen i skoven skal ske betydelig sænkning/nedgravning af tracéet i forhold til terræn, for at togdrift overhovedet skal kunne lade sig gøre.

I anlægsoverslaget for C3-linjeføringen er medtaget en udgift til støjværn på 40 % af strækningen. Det antages, at udgiften hertil vil være betydeligt lavere ved en C1-linjeføring, da den ikke passerer gennem godt 3 km byzone i Sejs-Svejbæk. Udgifter ved en påtænkt udbygning og flytning af Svejbæk Station, en omfattende ekspropriation af private ejendomme og store anlægsudgifter til infrastruktur, overgang, støjdemping og parkeringsmuligheder er alene angivet ved en dobbeltspor-løsning. En undersøgelse af anlægsudgifterne vil kunne påvise yderligere krav til anlægsarbejde i Sejs-Svejbæk pga. en presset infrastruktur, med lange bilkøer på flere tidspunkter af døgnet, særligt ved Borgdalsvej/Julsøvej-krydset i umiddelbar forbindelse med jernbaneoverskæringen. I forhold til den forestående undersøgelse, er det derfor et behov og et ønske at få belyst alle udgifter i forbindelse med sikring af overgange, samt afledte økonomiske konsekvenser af, hvordan flere togafgange vil påvirke Sejs-Svejbæks infrastruktur.



I særdeleshed må anlægsudgifterne ved en 2-sporet undersøges grundigt og ikke alene som en perspektivering (overslag hhv. antagelse), da det er en 2-sporet løsning som medfører væsentlige anlægsudgifter, herunder større antal ekspropriationer af ejendomme, flytning af stoppested mv.

Lokalrådet anbefaler, at anlægsudgiften beregnes ligeværdigt og med afledte økonomiske konsekvenser for både C1- og C3/C4-linjeføringerne både for en 1-sporet og 2-sporet bane, da økonomien i sidste ende vil spille en afgørende rolle for, hvilken løsning der vælges. Som tidligere nævnt, bør Banedanmarks afrapportering afspejle den bedste løsning i forhold til flere parametre – og ikke kun ét samlet forslag ud fra anlægsbudgettet alene.

3.2 Passagergrundlag ved stop på C1

Ud fra et lokalt udviklingsperspektiv i Silkeborg Kommune giver C1-linjeføringen god mening, idet banen kan etableres langs den nye Nordskovvej og løbe parallelt med motorvejen mellem Resenbrokrydset og Hårup. Ved at etablere et stop i et Silkeborg Nord-område (fx Hårup) vil man bedre kunne servicere de mange borgere og tilflyttere i det kommende Eriksborg, Silkeborg Nord-områder, Resenbro, Linå, Hårup og de studerende på Silkeborg Gymnasium, Silkeborg Seminarium, Sygeplejeskolen og College360 samt virksomhederne i det voksende erhvervsområde omkring Hårup.

Der vil desuden være mulighed for at etablere en pendlerplads i Hårup for motorvejs-trafikanter fra vest, som derved kan stige på et hurtigtog til Aarhus. På sigt vil dette blive særdeles attraktivt i forbindelse med den stigende trafik og kødannelse ved Aarhus.

Vi mener, at løsningen med en station i et Silkeborg Nord-område (fx Hårup) vil medføre et væsentligt større passagergrundlag og derfor give en forbedret samfundsøkonomi samt et mindre klimaaftryk af den nye jernbane.

Det sammenholdt med, at en C1-linjeføring formentlig vil reducere jordarbejdet betragteligt i forhold til C3, på trods af den længere C1-linjeføring på ca. 4,8 km, mener vi, at en mere detaljeret prisvurdering bør udføres og dokumenteres i VVM-undersøgelsen, eller parallelt med denne, af både C1 og C3.

At der kan være en passagermæssig gevinst ved at etablere et stop i et Silkeborg Nord-område (f.eks. Hårup), underbygges af stikprøvekontroller af på- og afstigninger på Svejbæk Station på seks tilfældige hverdage i fem forskellige uger. Stikprøverne er foretaget af Sejs-Svejbæk Lokalfællesskab i samarbejde med Arriva. Tallene fremkommer ved automatiske tællere på togenes døre. Stikprøverne er taget over fem morgenafgange mod hhv. Aarhus og Herning og fremgår af tabel 1 og 2.

Tabel 1. Stikprøver af fem morgenafgange: Antal personer der stiger på og af toget (på / af) fra Sejs-Svejbæk mod Aarhus.

Dato/afgange	13.08.2021	16.08.2021	19.08.2021	23.08.2021	31.08.2021	08.09.2021
Kl. 6:12	2 / 0	2 / 0	0 / 0	1 / 0	2 / 0	0 / 0
Kl. 6:41	1 / 0	5 / 0	3 / 0	3 / 0	1 / 0	3 / 1
Kl. 7:13	6 / 0	10 / 0	8 / 0	6 / 0	6 / 0	8 / 1
Kl. 7:41	7 / 0	10 / 0	5 / 0	5 / 0	6 / 0	9 / 0
Kl. 8:13	3 / 1	5 / 0	6 / 1	5 / 0	3 / 0	5 / 0
Personer i alt over 5 afgange	19 stiger på / 1 stiger af	32 stiger på / 0 stiger af	22 stiger på / 1 stiger af	20 stiger på / 0 stiger af	18 stiger på / 0 stiger af	25 stiger på / 2 stiger af

Tabel 2. Stikprøver af fem morgenafgange: Antal personer der stiger på og af toget (på / af) fra Sejs-Svejbæk mod Herning.

Dato/afgange	13.08.2021	16.08.2021	19.08.2021	23.08.2021	31.08.2021	08.09.2021
Kl. 6:28	3 / 0	2 / 0	2 / 0	2 / 0	4 / 0	1 / 0
Kl. 7:00	1 / 2	1 / 1	0 / 1	2 / 2	1 / 1	1 / 0
Kl. 7:28	14 / 1	21 / 1	13 / 0	8 / 0	5 / 1	8 / 2
Kl. 8:00	0 / 0	2 / 0	1 / 1	4 / 1	0 / 0	2 / 0
Kl. 8:28	1 / 0	2 / 0	0 / 0	0 / 0	1 / 0	1 / 0
Personer i alt over fem afgange	19 stiger på / 3 stiger af	28 stiger på / 2 stiger af	16 stiger på / 2 stiger af	16 stiger på / 3 stiger af	11 stiger på / 2 stiger af	13 stiger på / 2 stiger af

I marts 2022 foretog lokalrådet nye stikprøver – isoleret på de fire mest populære morgenafgange fra Svejbæk st. mod Aarhus. Marts blev vurderet at være en god måned, da folk typisk er meget på arbejde og corona var mere eller mindre ude af samfundet. Resultatet af alle hverdage i marts viste, at 19 personer i gennemsnit tager toget mod Aarhus over de fire mest populære morgenafgange.

Det er en meget lille andel, af den samlede pendlerskare som ellers bevæger sig ud af byen til fods, cykel eller i bil.

Dertil viser passagertal for et helt år (2021-tal) at Svejbæk st. har godt 1 påstigning pr. afgang i gennemsnit.

Gennemsnittet pr. afgang kan naturligvis ikke bruges til så meget i et pendlerperspektiv. Men tallene viser, at en C1-linjeføring, der eventuelt kan tilbyde et stop andetsteds, burde være en bedre samfundsøkonomisk gevinst målt på passagergrundlag. Sejs-Svejbæk er ikke en tog-pendlerby.

Lokalrådet anbefaler derfor, at passagergrundlaget ved en C1-linjeføring med stop i et Silkeborg Nord-område (f.eks. Hårup) belyses i de videre undersøgelser.

3.3 Sammenhæng med lokaltrafik

Hvis der skal sikres en god sammenhængskraft med den lokale kollektive trafikstruktur, må denne gentænkes i forhold til en ny banelinje. De store byudviklingsområder ligger primært i Silkeborgs nordlige og vestlige udkant.

Den nuværende kollektive trafikstruktur er planlagt således, at buslinjerne går radiale mod centrum. Pendlerne, der skal mod Aarhus, er derfor nødt til at tage bussen eller bilen mod centrum for at stige om til tog mod Aarhus. Det belaster bymidten med trafik og p-pladser.

Såfremt der skal opnås en tidsgevinst for beboerne i byudviklingsområderne, vil vi pege på en løsning med en station i et Silkeborg Nord-område (f.eks. Hårup), hvor der etableres "tangentielle" buslinjer ad Nordre Højmarksvej med direkte forbindelser mellem boligområderne og omstigningsstationen. Herved opnås en tidsgevinst på 20-25 minutter, hvilket rigeligt opvejer ekstra stop på banelinjen (se bilag 1).

3.4 Tidsbesparelse

Forundersøgelsen fra 2016 fastslog en tidsbesparelse på 14 minutter mellem Silkeborg og Aarhus ved C3-linjeføringen, hvilket giver en samlet rejsetid på 26 minutter. Såfremt den eksisterende bane mellem Silkeborg og Aarhus opgraderes med hurtigere tog, samt at de eksisterende syv stop mellem Silkeborg og Aarhus nedlægges, vil den anslåede rejsetid være på ca. 35 minutter (jf. rejseplan.dk og forudsat at det tager ca. 1 minut at gennemføre et stop). Tidsbesparelsen på en C3-linjeføringen til 2,2 mia. kr. (Infrastrukturplan 2035) kontra at opgradere og justere togdriften på den eksisterende bane, anslås derfor at være under 10 minutter: 26 minutter ved C3-linjeføring vs. 35 minutter på den eksisterende bane med opgraderinger og justeringer.

Tidsbesparelsen på C1-linjeføringen bør derfor undersøges som et fuldgældigt alternativ. Det antages, at togene kan køre hurtigere på en længere strækning langs motorvejen. Såfremt C1-linjeføringen er hurtigere med en mere logisk linje, kan det måske generere tid til et ekstra stop i et Silkeborg Nord-område, som vil være til stor gavn for samfundsøkonomien og projektet rentabilitet.

Desuden står Sejs-Svejbæk, med C3-linjeføringen, til at miste halvtimesdriften på de eksisterende togforbindelser (Forundersøgelsen 2016 - figur 5). C1-linjeføringen vil i mindre grad konkurrere med de eksisterende forbindelser, hvilket kan give god grund til at opretholde nuværende halvtimesdrift. I så fald kan C1-linjeføringen gavne alle parter. Den skaber et politisk grundlag for at opretholde den nuværende halvtimesdrift, som er pendlernes største bekymring - og samtidig skåner C1 naturen omkring Sejs-Svejbæk samt mennesker og lokalsamfund, som måtte opleve gener ved flere tog gennem byen.

4. Natur

Ved en C1-linjeføring er den primære naturmæssige fordel, i forhold til C3-linjeføringen, at et større sammenhængende naturområde bevarer, hvilket vil opretholde sammenhængen mellem de eksisterende naturområder (teknisk set kaldet "mulige naturområder" og "mulige økologiske forbindelser"). Generelt er der mangel på større sammenhængende naturarealer i Danmark, og C3-linjeføringen vil fragmentere et stort sammenhængende naturområde (Linå Vesterskov). Derudover vil C3 linjeføringen i Linå Vesterskov gå gennem fredskov, som i dag har status af "Urørt skov".

C1 vil på en mindre del af forløbet berøre Natura2000 området (H181, Silkeborg Skovene). Berøringen er begrænset, og konkret er en strækning på 190 meter syd for motorvejen – mellem Borgdalsvej og Nordskovvej – samt 300-400 m langs Nordskovvej berørt. De 190 meter omhandler en eksisterende faunapassage under motorvejen. Såfremt C1 løftes ligesom motorvejen ved faunapassagen, så vil den naturmæssige påvirkning forventeligt være minimal. Allerede i dag er strækningen på 300-400 m langs Nordskovvej væsentlig påvirket af vejen, og overordnet set vil effekten af berøringen derfor være begrænset, og der er alene tale om påvirkning i periferien af området.

C3/C4-linjeføringen vil yderligere belaste de allerede fredede lyngbakker med tilhørende hedearaler, ligesom Natura 2000 område og Nordskoven også vil belastes af den potentielt øgede togdrift. C3/C4-linjeføringens anvendelse af eksisterende bane mellem Silkeborg og Svejbæk går gennem samme Natura 2000 område, som C1 ved Nordskovvej eventuelt vil komme i berøring med.

Et væsentligt element i VVM-undersøgelsen forud for anlæggelsen af Nordskovvej var hensynet til diverse flagermusarter. Disse findes i hele Nordskoven, skovene nord for Sejs-Svejbæk og Linå Vesterskov. Uanset hvilken linjeføring der vælges, kan dette forventes at blive et tema.

5. Ulemper ved C3/C4

Det kan være vanskeligt at vurdere, hvilke gener flere tog gennem byen medfører. Oplevede gener kan være: Mere støj, flere vibrationer, mindre bevægelsesfrihed på tværs af togbanen, mere utryghed, øget ventetid ved jernbaneoverskæringerne, fysiske afskærmninger mv. Der er samlet set fire overskæringer i byen.

Siden forundersøgelsen i 2016 er motorvejen også åbnet gennem Silkeborg. Det har givet kraftig vækst i trafikken på Borgdalsvej ind mod Sejs-Svejbæk. Borgdalsvej er byens absolutte primære forsyningsvej. En øget togdrift gennem Sejs-Svejbæk vil være yderst kritisk for al trafik ud af, og ind gennem, byen. Uden at signalere utryghed, er det to gange inden for et år observeret, at en ambulance med fuld udrykning, ikke har kunne komme ind gennem byen. Krydset ved Borgdalsvej og Julsøvej opleves allerede i dag under nuværende togdrift som problematisk for trafikafviklingen. Flere situationer dagligt opleves utrygge i forbindelse med at bommene går ned; Ingen logik i sammenhæng mellem bomme og trafiklys, bilister kører over for rødt, cyklister cykler over for rødt og gående går over for rødt.

Desuden: Antallet af borgere i Sejs-Svejbæk, som forventeligt skal krydse jernbanen og køre ad Borgdalsvej er stigende med flere tilflyttere til byen. Dvs. at hele infrastrukturen får sat en prop i 6-8 gange i timen, ikke kun rejsende ad Borgdalsvej, men også hele Julsøvej spærres for gennemkørsel pga. krydsets placering.

Det er et kaotisk knudepunkt for byen – og flere tog gennem vil blot forværre situationen.

En af de større oplevede gener er, at der ved en C3/C4-linjeføring, igen kommer gennemgående tog gennem Sejs-Svejbæk. Bybilledet ændrer sig derfor markant allerede fra dag 1. Fra fire tog i timen, hvor alle kører i et tempo efter at skulle stoppe – til minimum seks tog i timen, hvor fire (jf. tidligere forundersøgelse) vil være gennemgående med en hastighed på 120 km/t, som banen jf. Banedanmark er dimensioneret til. Gennemgående tog skaber utryghed ift. al mobilitet på tværs og i nærheden af banen. For ikke at tale om de oplevede gener på borgernes privatadresser ved gennemgående tog. Sejs-Svejbæk er en lang by, hvor rigtig mange husstande befinder sig i relativt kort afstand til jernbanen.

En 1-sporet, og især en 2-sporet, løsning som medfører væsentlige gener og en ændring af byområdet med en opdeling af byen, overgange, afskærmning mv., vil splitte lokalsamfundet og ødelægge natur i og omkring lokalsamfundet.

C3/C4-linjeføringen vil på længere sigt kunne medføre endnu mere togtrafik gennem Sejs-Svejbæk end det, der er lagt op til i trafikforliget. Her er tale om en 1-sporet linjeføring uden godstransport, men behov for godstransport og en dobbeltsporsløsning kan opstå på sigt.

Perspektivet med en dobbeltsporsløsning er allerede undersøgt i forundersøgelsen, hvor det også italesættes, at dobbeltsporsløsningen kan undersøges nærmere i VVM-fasen. Udover de nævnte gener vil en dobbeltsporsløsning også kræve omfattende ekspropriationer af op mod 50 ejendomme i Sejs-Svejbæk.

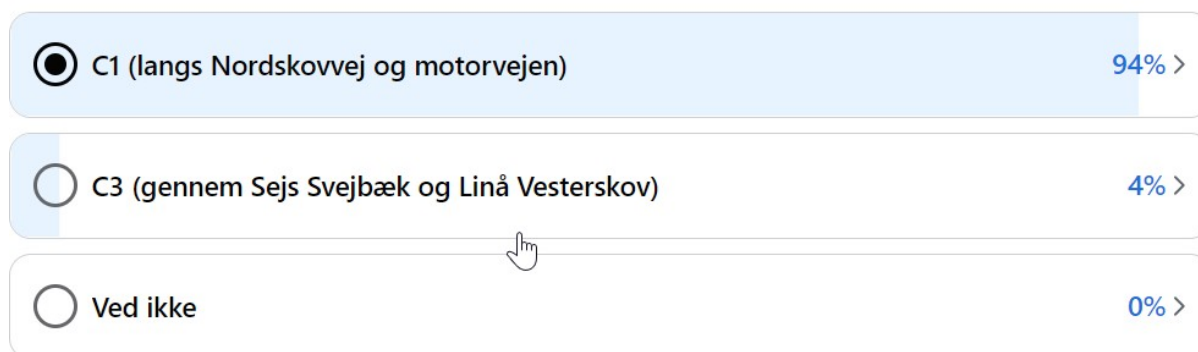
Gener som følge af den nuværende jernbane er en præmis for at bo i Sejs-Svejbæk. Men flere potentielle gener ved flere tog gennem byen synes at fylde meget i borgernes opfattelse, hvilket afspejles på diverse medier, især Midtjyllands Avis og på Facebook.

De oplevede gener ved togdrift – og potentielt øget togdrift ved C3/C4-linjeføringen – har stor betydning for byens borgere. Som tidligere nævnt har en lokal meningsmåling på Facebook



vist, at ud af 617 besvarelser foretrækker 94% C1-linjeføringen. Pr. 2.6.2022 var der 3.327 stemmeberettigede borgere i Sejs-Svejbæk, dvs. at ca. 19 procent af alle borgere har gjort sig den ulejlighed at stemme i meningsmålingen. Det er efter vores orientering en ganske pæn procent af en samlede befolkning, som jo også tæller en del, som ikke er aktive på Facebook.

Den nye jernbane kommer. Er der virkelig meget delte meninger om linjeføringen som MJA skriver? Argumenterne er fremført. Hvilken linjeføring foretrækker du?



Vi opfordrer derfor også til, at oplevede gener ved togdrift kommer til at fylde en væsentlig del i den forestående undersøgelse.

6. Opsummering

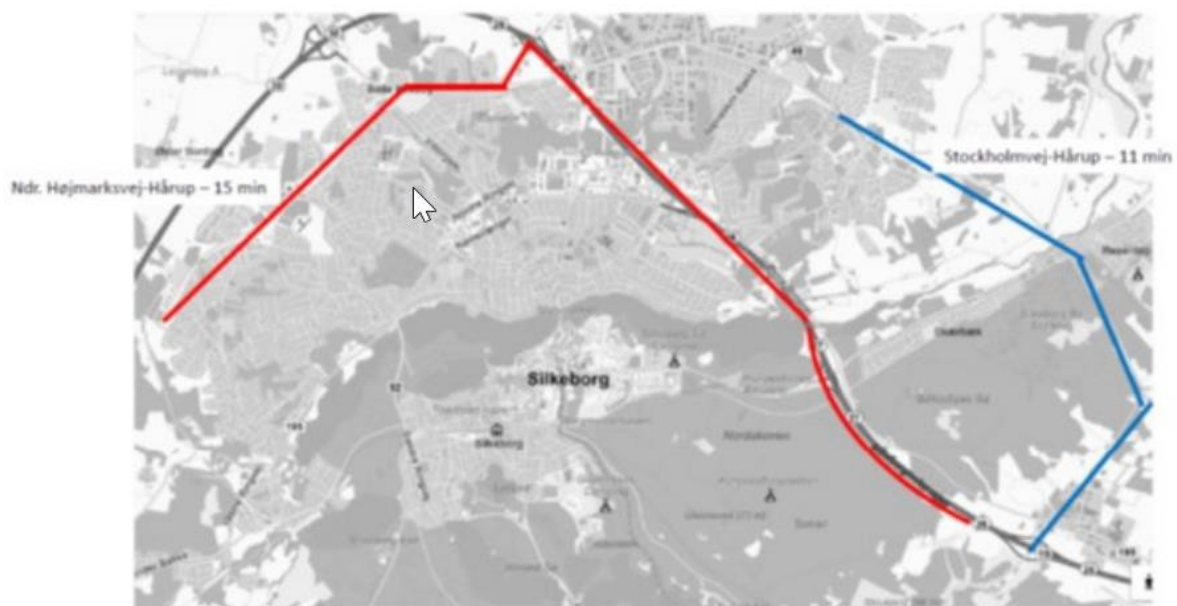
- Sejs-Svejbæk Lokalforsamling har peget på en række fordele og ulemper ved C1- vs. C3/C4-linjerøringer, som kræver nærmere analyser.
- Sejs-Svejbæk Lokalforsamling ønsker, at C1-linjerøringerne, som løber langs motorvejen, undersøges ligeværdigt med C3/C4.
- Sejs-Svejbæk Lokalforsamling mener, at anlægsudgifterne for linjerøringerne ved både en 1-sporet og 2-sporet bør beregnes dybdegående, da økonomien i sidste ende er væsentlig for, hvilken løsning der vælges.
- Sejs-Svejbæk Lokalforsamling appellerer til, at den bedste løsning fremstilles – og ikke kun den billigste. Dette set i lyset af, at anlægsbudgettet i forvejen kan være underdimensioneret, da det er fastsat efter enhedspriser af ældre dato og heller ikke tager højde for anlægsudgifter, som er steget markant de sidste 2-3 år grundet covid19 og krig.
- Sejs-Svejbæk Lokalforsamling mener, at der bør laves en dybdegående samfundsøkonomisk analyse, da der kan være væsentlige samfundsmæssige fordele ved C1-linjerøringer i forhold til C3-linjerøringer – særligt i forhold til passagergrundlag og rejsetid.
- Der bør i langt højere grad fokuseres på mulighederne for at kunne betjene de mange borgere og nye tilflyttere i Silkeborg Nord, Eriksborg, Resenbro, Hårup, Linå, de studerende på Silkeborg Gymnasium og erhvervsskolen College360 og virksomhederne i det voksende erhvervsområde omkring Hårup, samt fordelene ved at etablere perifere busforbindelser og en pendler P-plads i f.eks. Hårup.
- Der bør lægges større vægt på naturhensyn i den kommende VVM-undersøgelse, hvor muligheden for at bevare og forbedre naturforholdene vægtes ligeværdigt med rene økonomiske hensyn.

Bilag 1 – Forslag til buslinjer

Nuværende buslinier



Forslag til fremtidig busbetjening



Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar 1 om valg af C1 løsningen

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861366

Dato: 09 10-2022 18:32:30

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar 1 om valg af C1 løsningen.eml
[2] Høringssvar 1 om valg C1 linjeføring [REDACTED] docx

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar 1 om valg af C1 løsningen
Sendt: 09-10-2022 18:32
Bilag: Høringssvar 1 om valg C1 linjeføring [REDACTED].docx;

45B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Til Banedanmark

Hermed fremsendes mit høringssvar 1 som privat borger.

Mvh [REDACTED]
[REDACTED]

Høringssvar 1 om valg af C1-linjeføring Aarhus-Silkeborg

Fra [REDACTED]

Formålet med dette høringssvar er;

For det første at præsentere de ganske væsentlige fordele ved C1 løsningen og de mange ulemper ved både C3 og C4 samt andre linjeføringer, som går gennem eksisterende bydel (lokalsamfund) og naturområder;

For det andet at opfordre Banedanmark til at præsentere et beslutningsgrundlag og et høringsnotat, som peger på C1-løsningen, som den mest valide og overbevisende løsning. Dette uanset om økonomiske (usikre kalkulationer) skulle pege på, at denne løsning på kort sigt kan være mere bekostelig. På mellemlang og lang sigt vil C1-løsningen utvivlsomt være mest rentable.

For det tredje at få Banedanmark til at undersøge løsninger til linjeføring ud fra både en 1-sporet og en 2-sporet løsning i samme grad, da konsekvenser, gener og økonomiske forhold er væsentlig forskellige for C1, C3 og C4 løsningerne ved en 2-sporet forbindelse. Alt andet vil ikke udgøre et tilstrækkeligt og velunderbygget beslutningsgrundlag.

For det fjerde at anbefale, at C3 eller C4 løsningen ikke VVM-undersøges. Der bør i stedet for undersøges mulige justeringer og forbedring til C1-linjeføringen i VVM-undersøgelsen i form af en forbindelseslinje fra Laven til linjeføringen langs motorvejen, se herom Høringssvar nr. 2 fra undertegnede.

Uanset om C1-løsningen ved de foreløbige økonomiske kalkulationer og beregninger skulle vise sig måske at være en dyrere løsning på kort sigt opvejes dette af de væsentlige fordele, som C1-linjeføringen medfører både på kort, mellemlang og lang sigt.

Det bør i denne forbindelse bemærkes, at erfaringen ved større anlægsprojekter viser, at et økonomisk overslag, en kalkulation hhv. beregning er usikker og sjældent holder i udførelsesfasen. Det må og skal derfor udvises forsigtighed med at lægge afgørende vægt på økonomiske beregninger, som ikke tager eller kan tage hensyn til fremtidig udvikling.

I særdeleshed må der udvises forsigtighed med at basere en anbefaling hhv. konklusion på økonomiske (usikre) kalkulationer og perspektivering, som ikke kan tage en fremtidig samfundsmæssig udvikling, herunder gevinst ved at vælge den 'rigtige med måske på kort sigt dyrere løsning'.

Væsentlige fordele umiddelbart og på kort sigt ved C1-linjeføringen:

- Større passagergrundlag ved at muliggøre benyttelse af vækstområdet Silkeborg Nord, Vest og Øst ved etablering af stop/station ved området omkring Hårup og nem adgang via motorvej og kollektiv trafik;

- Nær eller let tilgængelig lokalbetjening af både Sejs-Svejbæk, Resenbro samt Silkeborg Nord muliggøres, hvilket er en forudsætning for større benyttelse af kollektiv trafik;
- Kollektivtrafik til hhv. tæt på større uddannelsesstedet, som Silkeborg Gymnasium og College 360, vil forøge passagergrundlaget;
- Billigere drift (efter etablering) ved linjeføring langs motorvej, da trafikryds, overgange, lyddæmpning samt afskærmning i bebygget område undgås;
- Udgifterne ved etablering af C1-løsningen er blevet mindre efter etablering af Nordskovvejen langs den gamle banestrækning, hvor der er sket større udgravning og opdæmning;
- Godstransport mellem Øst- og Vestjylland (Aarhus-Silkeborg-Herning) understøttes bedre, idet godstransport og virksomheder i overvejende grad er placeret langs motorvej, hvor også industriudviklingsområder er beliggende;
- Udnyttelse af eksisterende transportkanal langs motorvej med mindre indgreb i natur og bymæssig bebyggelse, herunder ikke indgribende ekspropriationer;
- Bevarelse af naturområdet langs Silkeborg søerne og de fredede områder Sindbjerg og Staubjerg samt Linå-Vester skoven;
- Undgår opdeling af lokalsamfundet Sejs-Svejbæk ved afskærmning, overgange samt trafikkaos ved til og adgang af passagerer fra Silkeborg Nord,
- En kommende 2-sporet linjeføring med større fleksibilitet og passagergrundlag samt godstransport vil ikke medføre de samme væsentlige gener for natur, fredede områder, lokalsamfund samt hele Silkeborgområdet langs søerne.

Fordele på mellemlang sigt:

- 2-sporet bane samt godstransport støttes klart bedst af C1-løsningen;
- Udvikling af Silkeborg som natur og Out-Door City muliggøres ved natur-vandre-cykelsti rundt om søområdet til Himmelbjerget.
- Naturbevarelse af det enestående område omkring Silkeborg sikres.

Fremtidige fordele på lang sigt:

- C1-løsningen holder fremtidige muligheder og perspektiver åbne og afskærer dem ikke, dvs. fremtidig udvikling af kollektivtrafik på lokal-regional plan er muligt og kan udbygges ved f.eks. nye banestrækning med el-tog og godstransport langs motorvej;
- Trafikale problemer i Silkeborg bymidte kan løses ved omlægning af banen og ny Silkeborg station, hvor byfornyelse i det attraktive område ved den gamle station kan ske;
- Naturbevarelse af det enestående område omkring Silkeborg sikres.

Det skal bemærkes, at der er mange andre fordele ved C1-løsningen, som ikke er nævnt her. De her nævnte må dog anses som de mest centrale.

Alle de nævnte fordele ved C1-løsningen er samtidig de væsentlige ulemper ved C3 og C4 løsningen.

Det forekommer helt centralt, at et beslutningsgrundlag udarbejdet af Banedanmark i samme grad eller i hvert fald i tilstrækkelig grad undersøger forholdene ved en 1-sporet og en 2-sporet linjeføring. Selvom opdraget politisk alene er en perspektivering til en 2-sporet forbindelse, må forholdene ved en 2-sporet belyses og undersøges tilstrækkeligt i beslutningsgrundlag. I modsat fald vil politikerne ikke kunne træffe en beslutning på tilstrækkeligt grundlag og heller ikke en beslutning som mellemlang hhv. lang sigt er den mest overbevisende løsning.

Konklusion og anbefaling:

Som general konklusion er budskabet i dette høringssvar, at der ikke er valide argumenter for anden løsning end C1-linjeføringen, hverken lokalt, regionalt, natur- hhv. samfundsmæssigt og formentligt heller ikke økonomisk.

BaneDanmark bør derfor pege på, at C1-løsningen til VVM-undersøges og endvidere anbefale C1-løsningen som den mest valide og overbevisende løsning. Dette uanset om økonomiske (usikre kalkulationer) skulle pege på, at denne løsning på kort sigt kan være mere bekostelig. På mellemlang og lang sigt vil C1-løsningen utvivlsomt være rentable samfundsmæssigt.

Henset hertil er der ikke grundlag for, at C3 eller C4 løsningen VVM-undersøges. Der bør i stedet for undersøges mulige justeringer og forbedring til C1-linjeføringen i form af en forbindelseslinje fra Laven til linjeføringen langs motorvejen, se herom Høringssvar nr. 2 fra undertegnede.

En sådan forbindelseslinje fra Laven til linjeføringen langs motorvejen er alene ca. 3-4 km lang, og der vil opnås en driftsbesparelse ved ikke at have to parallelle linjeføringer over ca. 10-11 km. og vedligeholdelse af flere overgang, kryds, stop mv i Sejs-Svejbæk hhv. Laven.

[Redacted]

[Redacted]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar 2 - Sejs-Svejbæk Lokalråd

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861318

Dato: 15 10-2022 20:39:00

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar 2 - Sejs-Svejbæk Lokalråd.eml
[2] Høringssvar 1 om valg C1 lin jeføring [REDACTED].docx
[3] Høringssvar 2 forslag til justering af C1 løsning, [REDACTED].pptx

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)

46F

Cc:

Fra:

Titel: Høringssvar 2 - Sejs-Svejbæk Lokalråd

Sendt: 15-10-2022 20:37

Bilag: Høringssvar 1 om valg C1 lin jeføring [redacted].docx; Høringssvar 2 forslag til justering af C1 løsning, [redacted].pptx;

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Kære Banedanmark

Vedr. idéfasehøring i forbindelse med ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.

Høringssvar 2 fra Sejs-Svejbæk Lokalråd.

Dette høringssvar går udelukkende på, at støtte op om at få perspektiverne belyst i indsendte to høringssvar fra [redacted]. Omtalte høringssvar er vedhæftet her som bilag og reference.

På vegne af Sejs-Svejbæk Lokalråd

[redacted]

[redacted]

Høringssvar 1 om valg af C1-linjeføring Aarhus-Silkeborg

Fra [REDACTED]

Formålet med dette høringssvar er;

For det første at præsentere de ganske væsentlige fordele ved C1 løsningen og de mange ulemper ved både C3 og C4 samt andre linjeføringer, som går gennem eksisterende bydel (lokalsamfund) og naturområder;

For det andet at opfordre Banedanmark til at præsentere et beslutningsgrundlag og et høringsnotat, som peger på C1-løsningen, som den mest valide og overbevisende løsning. Dette uanset om økonomiske (usikre kalkulationer) skulle pege på, at denne løsning på kort sigt kan være mere bekostelig. På mellemlang og lang sigt vil C1-løsningen utvivlsomt være mest rentable.

For det tredje at få Banedanmark til at undersøge løsninger til linjeføring ud fra både en 1-sporet og en 2-sporet løsning i samme grad, da konsekvenser, gener og økonomiske forhold er væsentlig forskellige for C1, C3 og C4 løsningerne ved en 2-sporet forbindelse. Alt andet vil ikke udgøre et tilstrækkeligt og velunderbygget beslutningsgrundlag.

For det fjerde at anbefale, at C3 eller C4 løsningen ikke VVM-undersøges. Der bør i stedet for undersøges mulige justeringer og forbedring til C1-linjeføringen i VVM-undersøgelsen i form af en forbindelseslinje fra Laven til linjeføringen langs motorvejen, se herom Høringssvar nr. 2 fra undertegnede.

Uanset om C1-løsningen ved de foreløbige økonomiske kalkulationer og beregninger skulle vise sig måske at være en dyrere løsning på kort sigt opvejes dette af de væsentlige fordele, som C1-linjeføringen medfører både på kort, mellemlang og lang sigt.

Det bør i denne forbindelse bemærkes, at erfaringen ved større anlægsprojekter viser, at et økonomisk overslag, en kalkulation hhv. beregning er usikker og sjældent holder i udførelsesfasen. Det må og skal derfor udvises forsigtighed med at lægge afgørende vægt på økonomiske beregninger, som ikke tager eller kan tage hensyn til fremtidig udvikling.

I særdeleshed må der udvises forsigtighed med at basere en anbefaling hhv. konklusion på økonomiske (usikre) kalkulationer og perspektivering, som ikke kan tage en fremtidig samfundsmæssig udvikling, herunder gevinst ved at vælge den 'rigtige med måske på kort sigt dyrere løsning'.

Væsentlige fordele umiddelbart og på kort sigt ved C1-linjeføringen:

- Større passagergrundlag ved at muliggøre benyttelse af vækstområdet Silkeborg Nord, Vest og Øst ved etablering af stop/station ved området omkring Hårup og nem adgang via motorvej og kollektiv trafik;

- Nær eller let tilgængelig lokalbetjening af både Sejs-Svejbæk, Resenbro samt Silkeborg Nord muliggøres, hvilket er en forudsætning for større benyttelse af kollektiv trafik;
- Kollektivtrafik til hhv. tæt på større uddannelsesstedet, som Silkeborg Gymnasium og College 360, vil forøge passagergrundlaget;
- Billigere drift (efter etablering) ved linjeføring langs motorvej, da trafikryds, overgange, lyddæmpning samt afskærmning i bebygget område undgås;
- Udgifterne ved etablering af C1-løsningen er blevet mindre efter etablering af Nordskovvejen langs den gamle banestrækning, hvor der er sket større udgravning og opdæmning;
- Godstransport mellem Øst- og Vestjylland (Aarhus-Silkeborg-Herning) understøttes bedre, idet godstransport og virksomheder i overvejende grad er placeret langs motorvej, hvor også industriudviklingsområder er beliggende;
- Udnyttelse af eksisterende transportkanal langs motorvej med mindre indgreb i natur og bymæssig bebyggelse, herunder ikke indgribende ekspropriationer;
- Bevarelse af naturområdet langs Silkeborg søerne og de fredede områder Sindbjerg og Staubjerg samt Linå-Vester skoven;
- Undgår opdeling af lokalsamfundet Sejs-Svejbæk ved afskærmning, overgange samt trafikchaos ved til og adgang af passagerer fra Silkeborg Nord,
- En kommende 2-sporet linjeføring med større fleksibilitet og passagergrundlag samt godstransport vil ikke medføre de samme væsentlige gener for natur, fredede områder, lokalsamfund samt hele Silkeborgområdet langs søerne.

Fordele på mellemlang sigt:

- 2-sporet bane samt godstransport støttes klart bedst af C1-løsningen;
- Udvikling af Silkeborg som natur og Out-Door City muliggøres ved natur-vandre-cykelsti rundt om søområdet til Himmelbjerget.
- Naturbevarelse af det enestående område omkring Silkeborg sikres.

Fremtidige fordele på lang sigt:

- C1-løsningen holder fremtidige muligheder og perspektiver åbne og afskærer dem ikke, dvs. fremtidig udvikling af kollektivtrafik på lokal-regional plan er muligt og kan udbygges ved f.eks. nye banestrækning med el-tog og godstransport langs motorvej;
- Trafikale problemer i Silkeborg bymidte kan løses ved omlægning af banen og ny Silkeborg station, hvor byfornyelse i det attraktive område ved den gamle station kan ske;
- Naturbevarelse af det enestående område omkring Silkeborg sikres.

Det skal bemærkes, at der er mange andre fordele ved C1-løsningen, som ikke er nævnt her. De her nævnte må dog anses som de mest centrale.

Alle de nævnte fordele ved C1-løsningen er samtidig de væsentlige ulemper ved C3 og C4 løsningen.

Det forekommer helt centralt, at et beslutningsgrundlag udarbejdet af Banedanmark i samme grad eller i hvert fald i tilstrækkelig grad undersøger forholdene ved en 1-sporet og en 2-sporet linjeføring. Selvom opdraget politisk alene er en perspektivering til en 2-sporet forbindelse, må forholdene ved en 2-sporet belyses og undersøges tilstrækkeligt i beslutningsgrundlag. I modsat fald vil politikerne ikke kunne træffe en beslutning på tilstrækkeligt grundlag og heller ikke en beslutning som mellemlang hhv. lang sigt er den mest overbevisende løsning.

Konklusion og anbefaling:

Som general konklusion er budskabet i dette høringssvar, at der ikke er valide argumenter for anden løsning end C1-linjeføringen, hverken lokalt, regionalt, natur- hhv. samfundsmæssigt og formentligt heller ikke økonomisk.

BaneDanmark bør derfor pege på, at C1-løsningen til VVM-undersøges og endvidere anbefale C1-løsningen som den mest valide og overbevisende løsning. Dette uanset om økonomiske (usikre kalkulationer) skulle pege på, at denne løsning på kort sigt kan være mere bekostelig. På mellemlang og lang sigt vil C1-løsningen utvivlsomt være rentable samfundsmæssigt.

Henset hertil er der ikke grundlag for, at C3 eller C4 løsningen VVM-undersøges. Der bør i stedet for undersøges mulige justeringer og forbedring til C1-linjeføringen i form af en forbindelseslinje fra Laven til linjeføringen langs motorvejen, se herom Høringssvar nr. 2 fra undertegnede.

En sådan forbindelseslinje fra Laven til linjeføringen langs motorvejen er alene ca. 3-4 km lang, og der vil opnås en driftsbesparelse ved ikke at have to parallelle linjeføringer over ca. 10-11 km. og vedligeholdelse af flere overgang, kryds, stop mv i Sejs-Svejbæk hhv. Laven.

[Redacted]

[Redacted]

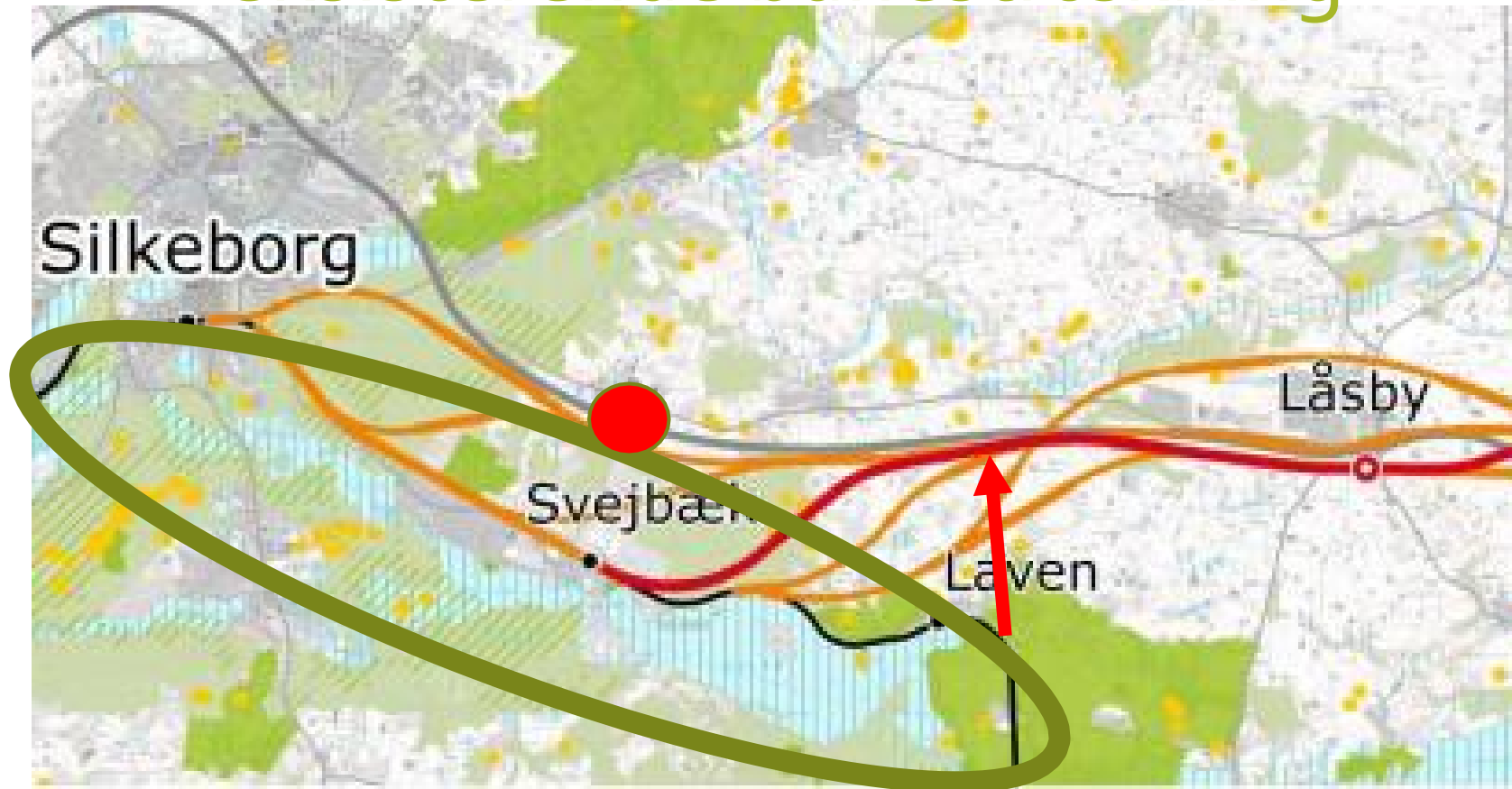
HØRINGSSVAR 2 OM JUSTERING AF C1- LINJEFØRING AARHUS-SILKEBORG



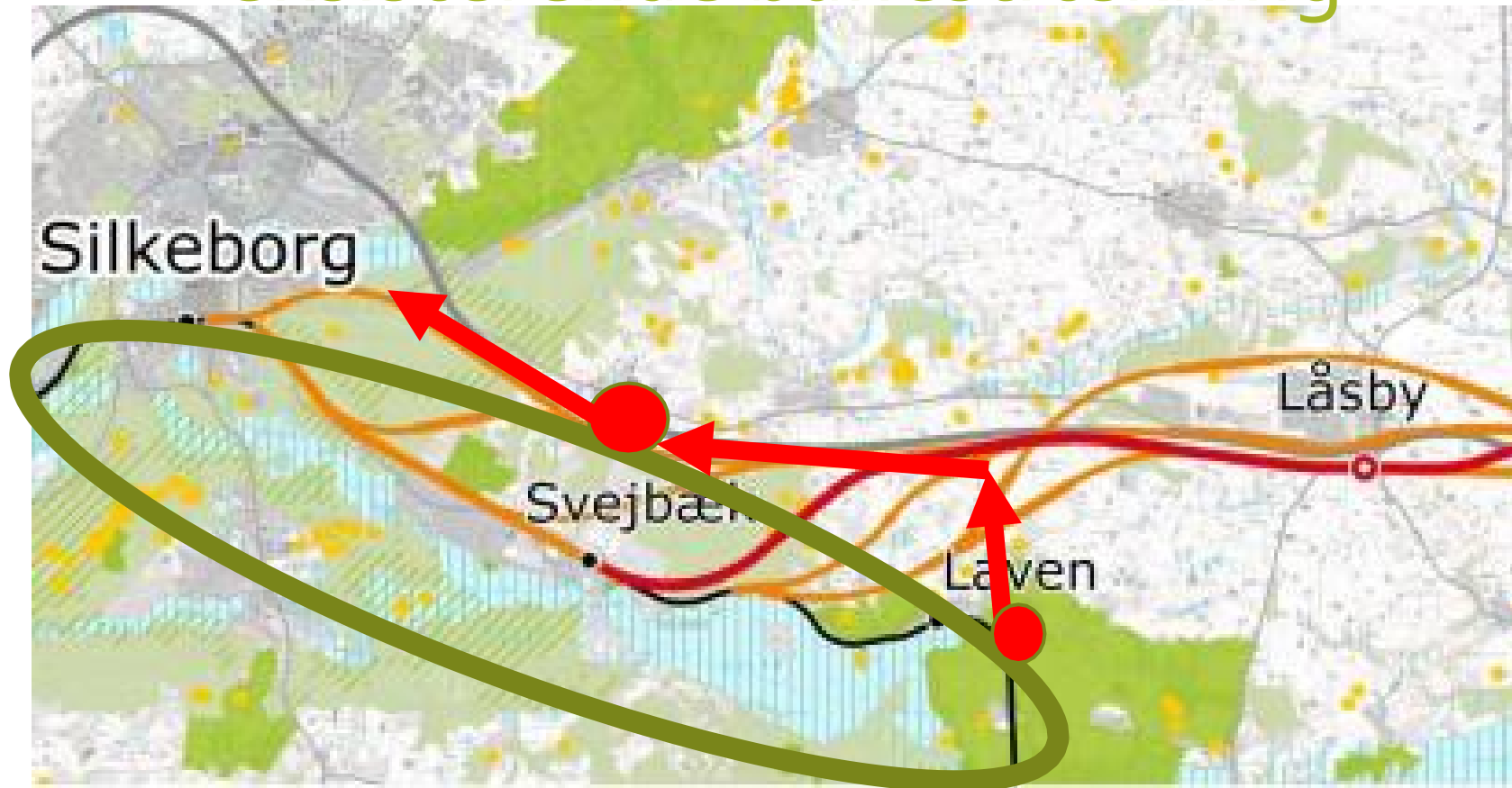
Formålet med dette høringssvar

- **For det første** at opfordre Banedanmark til at undersøge en justering af C1 linjeføring i form af en etablering af en forbindelse fra Laven til linjeføring langs motorvejen med samtidig mulighed for at benytte den gammel banestrækning som natur- vandre- og cykelsti;
- **For det andet**, såfremt dette af Banedanmark anses for udelukket som følge af det politiske mandat (opdrag), at opfordre Banedanmark til at rejse dette spørgsmål politisk og forslå en ændring af det politiske mandat (opdrag) med henblik på en undersøgelse af denne justering af C1;
- **For det tredje** at opfordre Banedanmark til at medtage denne justering i beslutningsgrundlaget og foreslå denne justering af C1-linjeføring medtaget i den kommende VVM-undersøgelse.

C1 skitse 1: Ny forbindelse Laven-Rye-Skanderborg (rød pil) og natursti på eksisterende banestrækning



C1 skitse 1: Ny forbindelse Laven-Rye-Skanderborg (bred rød) og natursti på eksisterende banestrækning



Forbindelse Laven-Motorvej på kun ca. 3-4 km



Afstand til stop Laven kun 1.500 m



Fordele og potentiale

For Silkeborg, Rye og Skanderborg:

- Forbindelse Silkeborg-Laven-Rye-Skanderborg bevares – ingen ændring i forhold til eksisterende lokal togforbindelse
- Nedprioritering af strækning til Skanderborg undgås ved:
 - Reducering af driftsomkostninger ved kortere banestrækning Laven-Motorvej på ca. 4 km og ingen overgange (ikke parallel strækning på ca. 11-12 km langs motorvej og gammel banestrækning)
 - Besparelse ved ikke dobbelt betjening af stop både i Silkeborg Øst-Hårup og Sejs-Svejbæk
 - Større passagergrundlag med stop i Silkeborg Øst-Hårup og forbindelse Skanderborg

Fordele og potentiale

For Sejs-Svejbæk og Laven:

- Sejs-Svejbæk og Laven undgår tog igennem byen men bevarer nærhed af station/stop
- Silkeborg-Sejs/Svejbæk-Laven forbindes med vandre- cykelsti (kan udbygges til Rye)
- Anlægsudgifter til vandre- cykelsti begrænset og ingen ekspropriation
- Beskyttelse og udvidelse af naturområde omkring Silkeborg søerne
- Silkeborg som Out-Door City hhv. natur by udbygges ganske væsentlig
- Silkeborg og omegn bliver mere attraktiv for tilflyttere og turister (Out-door)
- Mulig støtte/finansiering fra FT af vandre- cykelsti (ud over banebudgettet)

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar 2 om justering af C1 løsningen

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861365

Dato: 09 10-2022 18:35:49

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar 2 om justering af C1 løsningen.eml
[2] Høringssvar 2 forslag til justering af C1 løsning, [REDACTED].pptx

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar 2 om justering af C1 løsningen
Sendt: 09-10-2022 18:34
Bilag: Høringssvar 2 forslag til justering af C1 løsning, [REDACTED].pptx;

47B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Til Banedanmark

Hermed fremsendes mit høringssvar 2 som privat borger.

Forslaget er præsenteret for Silkeborgs Borgmester, som var positiv indstillet heroverfor, og er fremsendt til Skanderborg Borgmester.

Mvh [REDACTED]
[REDACTED]

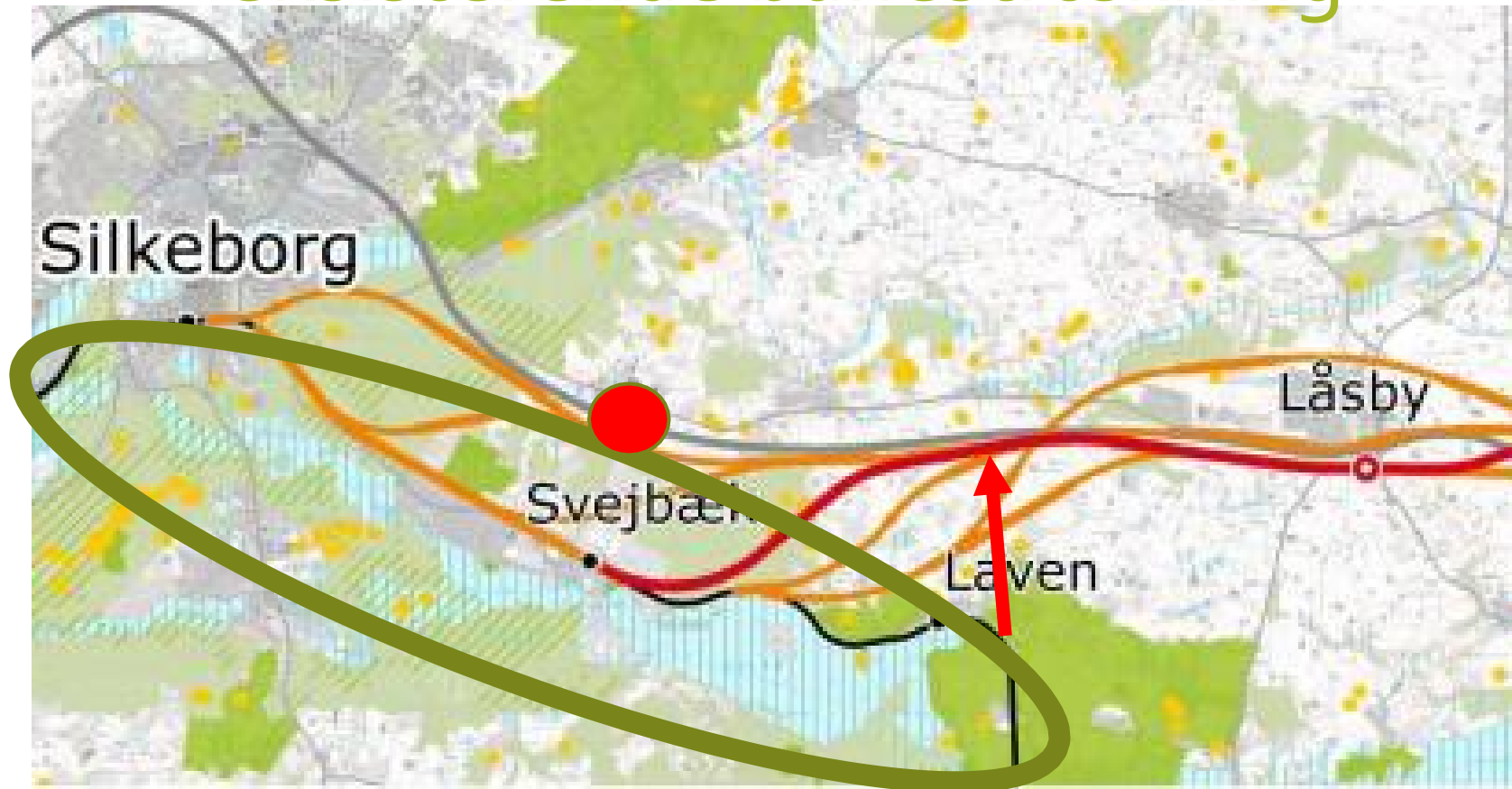
HØRINGSSVAR 2 OM JUSTERING AF C1- LINJEFØRING AARHUS-SILKEBORG



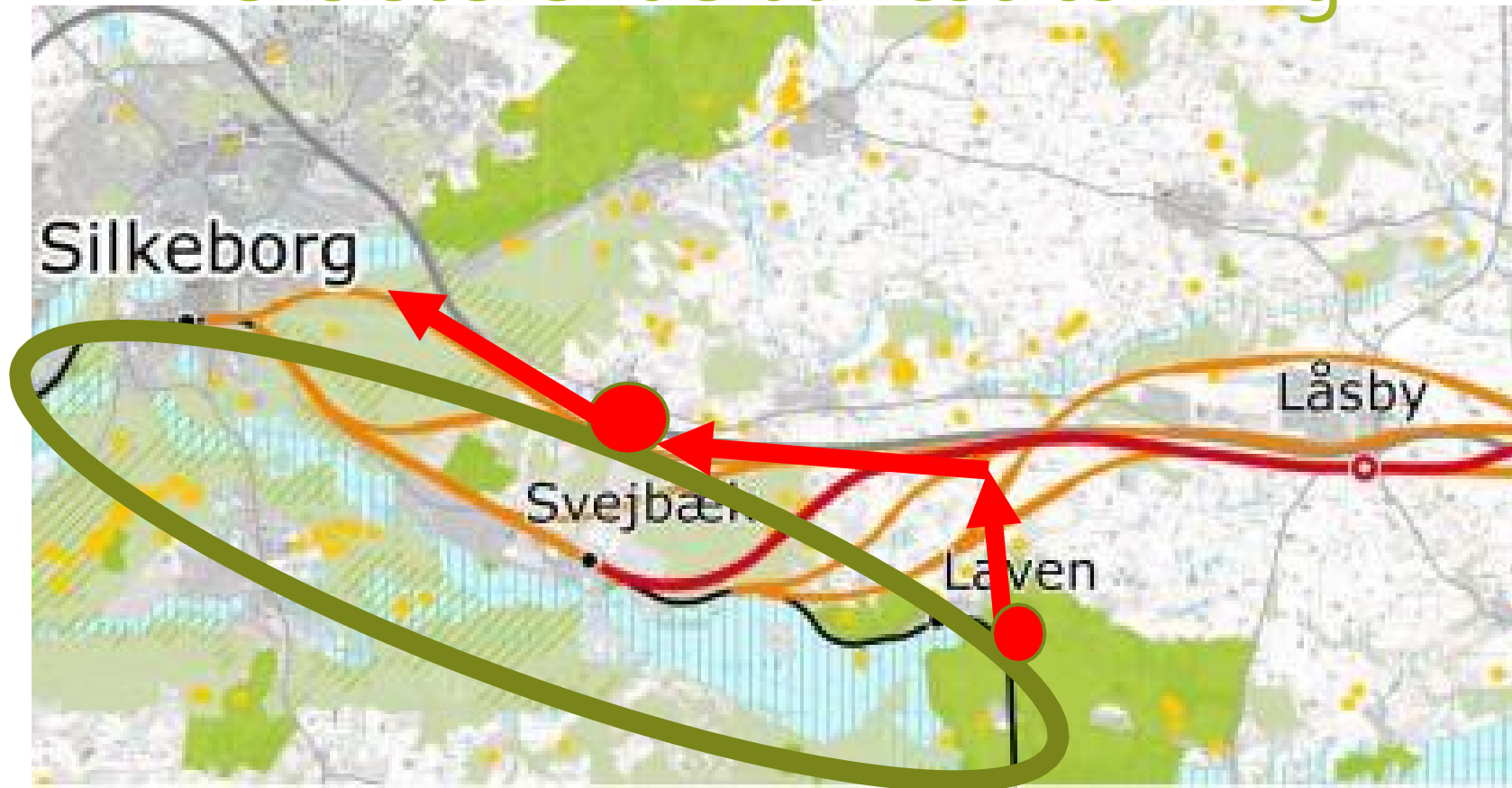
Formålet med dette høringssvar

- **For det første** at opfordre Banedanmark til at undersøge en justering af C1 linjeføring i form af en etablering af en forbindelse fra Laven til linjeføring langs motorvejen med samtidig mulighed for at benytte den gammel banestrækning som natur- vandre- og cykelsti;
- **For det andet**, såfremt dette af Banedanmark anses for udelukket som følge af det politiske mandat (opdrag), at opfordre Banedanmark til at rejse dette spørgsmål politisk og forslå en ændring af det politiske mandat (opdrag) med henblik på en undersøgelse af denne justering af C1;
- **For det tredje** at opfordre Banedanmark til at medtage denne justering i beslutningsgrundlaget og foreslå denne justering af C1-linjeføring medtaget i den kommende VVM-undersøgelse.

C1 skitse 1: Ny forbindelse Laven-Rye-Skanderborg (rød pil) og natursti på eksisterende banestrækning



C1 skitse 1: Ny forbindelse Laven-Rye-Skanderborg (bred rød) og natursti på eksisterende banestrækning



Forbindelse Laven-Motorvej på kun ca. 3-4 km



Afstand til stop Laven kun 1.500 m



Fordele og potentiale

For Silkeborg, Rye og Skanderborg:

- Forbindelse Silkeborg-Laven-Rye-Skanderborg bevares – ingen ændring i forhold til eksisterende lokal togforbindelse
- Nedprioritering af strækning til Skanderborg undgås ved:
 - Reducering af driftsomkostninger ved kortere banestrækning Laven-Motorvej på ca. 4 km og ingen overgange (ikke parallel strækning på ca. 11-12 km langs motorvej og gammel banestrækning)
 - Besparelse ved ikke dobbelt betjening af stop både i Silkeborg Øst-Hårup og Sejs-Svejbæk
 - Større passagergrundlag med stop i Silkeborg Øst-Hårup og forbindelse Skanderborg

Fordele og potentiale

For Sejs-Svejbæk og Laven:

- Sejs-Svejbæk og Laven undgår tog igennem byen men bevarer nærhed af station/stop
- Silkeborg-Sejs/Svejbæk-Laven forbindes med vandre- cykelsti (kan udbygges til Rye)
- Anlægsudgifter til vandre- cykelsti begrænset og ingen ekspropriation
- Beskyttelse og udvidelse af naturområde omkring Silkeborg søerne
- Silkeborg som Out-Door City hhv. natur by udbygges ganske væsentlig
- Silkeborg og omegn bliver mere attraktiv for tilflyttere og turister (Out-door)
- Mulig støtte/finansiering fra FT af vandre- cykelsti (ud over banebudgettet)

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar Banen, Aarhus- Silkeborg

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861308

Dato: 16 10-2022 09:45:54

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar Banen, Aarhus- Silkeborg.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar Banen, Aarhus- Silkeborg
Sendt: 16-10-2022 09:45

48B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Hermed mit høringssvar:

Det er mig fuldstændig ubegribeligt, at man påtænker at opføre en ny jernbane fra Aarhus til Silkeborg.

Jeg kender godt baggrunden som hedder Pia O. Dyrh. Og dyr, det er den squ.

Har man ikke andet at bruge statens midler til?

Hvor stort et beløb, var det lige at de eksisterende banestrækninger skulle renoveres for?

Nordjyllandsbane skulle elektrificeres for hvor mange millioner?

Hvad koster den nye bane ikke i CO2 at opføre og vedligeholde?

Er toget fremstillet i Danmark, eller er der produceret i Italien? Måske på en meget klimabelastende måde. Nå ja, så skal det også lige fragtes hertil, virke og serviceres.

At toget kører på el, gør det ikke mere grønt.

Når vinden ikke blæser og solen ikke skinner kommer størstedelen af el produktionen fra gas og andre "sorte" brændsler.

Skal toget kun køre med 27% fart, de dage, hvor der kun bliver produceret 27% grøn strøm fra vindmøller mv.?

Den grønne opstilling bliver indtil videre sort.

Banen bør derfor blive så kort som muligt fra Aarhus by/centrum. Herfra kan der køre busser/minibusser på motorvejen afhængig af behov.

Hvor er det lige, at tidsbesparelse er?

Er det i byen, indfaldsvejene eller på motorvejen?

Hvad med den gamle bane og Ry, hvor jeg kan forstå, at den vil betyde en lukning af denne.

Det vil også være langt billigere bruge en bus, mere sikker i drift, give mindre Co2 udledning og ikke et større tidsforbrug for rejsende i forhold til ny togbane, samt en mindre påvirkning af naturen. Skinnerne lægge vel ikke af sig selv og hvordan er de blevet produceret?

En jernbane er yderst sårbar til drift i forhold til det danske vejr, hvor der til tider alligevel vil køre en togbus.

Skulle man alligevel fastholde synspunktet om en togbane, bør den tilgodese alle byerne langs ruten. Dvs. at der selvfølgelig skal være et fast stop i Låsby. Det er jo centerby!

Ellers vil banen kun tilgodese borgere i Aarhus og Silkeborg.

Dvs. at os i udkanten ikke er noget værd? Hallo, vi er i midten af Danmark.

Såfremt man vælger at opføre banen uden stop i Låsby, skal borgere i Låsby kompenseres med et beløb svarende til, hvad etablering af stop i Låsby. Altså over en 1. milliard kroner til lidt over 2.200 personer.

Billetprisen for brug af den offentlige transport, bør ligeledes være det, som koster. Dvs. uden tilskud.

I stedet for tilskuddet, kunne man sænke skatten tilsvarende for alle.

Jeg håber med indlæg, at beslutningstagerne og tilhørende embedsmænd, tør at læse materialet igennem, tænke selv og stille kritiske spørgsmål.

De seneste 3 år, har det desværre ikke været tilfældet.

Med venlig hilsen

A black rectangular redaction box covering the signature of the sender.

Sendt fra min Galaxy

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar debatoplæg Ny bane Aarhus - Silkeborg

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861315

Dato: 15 10-2022 21:21:05

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar debatoplæg Ny bane Aarhus - Silkeborg.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar debatoplæg Ny bane Aarhus - Silkeborg
Sendt: 15-10-2022 21:20

49F

CAUTION: This email originated from outside the organization.

16. oktober 2022

Høringssvar debatoplæg Ny bane Aarhus – Silkeborg

Framlev og omegns borgerforening sender hermed høringssvar på vegne af foreningens medlemmer i Lillering, Hørslev, Hørslev Bole, Labing og Framlev.

Som udgangspunkt støtter foreningen etablering af en ny bane mellem Aarhus-Silkeborg med stop i Harlev. Det er dog under forudsætning af, at banen etableres i trace langs med og syd for motorvejen mellem Årslev og Harlev, hvor langt de fleste borgere bor - både nu og fremadrettet. Det stemmer godt overens med, at der både i Årslev og i Harlev er udlagt to store byudviklingsområder til boliger, som betyder, at både Årslev og Harlev vil vokse til dobbelt størrelse.

Framlev og omegns borgerforening ønsker ikke en ny bane, der kobles til/fra hovedbanen nord for erhvervsområdet ved Årslev for derefter at krydse en uberørt del af Lyngbygårds ådal, skære flere ejendomme over ved Framlev for - måske - at lande i en station i Framlev og ellers fortsætte vestpå. Borgerne i Framlev og omegn er ikke kun flyttet på landet for at nyde stilheden, men også for at nyde godt af natur og landskab. Her skal særligt nævnes Lyngbygårds skove og å, som løber i en stejl erosionsdal øst for Framlev. Ådalen er et særlig karakteristisk og bevaringsværdigt landskab med store landskabelige værdier. Framlev og omegns borgerforeningen ønsker også af hensyn til natur og landskab, at banen etableres i trace langs med og syd for motorvejen mellem Årslev og Harlev, fordi natur og landskab her i forvejen er påvirket af et stort teknisk anlæg samt byudvikling.

Derudover er borgerforeningen naturligvis stærke modstandere af, at store ejendomme og gårde i Framlev nedlægges eller skæres midt over af et bane-trace. Det vil ødelægge sammenhængskraften i området.

Dernæst er Framlev i forvejen voldsomt generet af støj fra motorvejen og i en dårlig udvikling med huse, der er svære at sælge på grund af støjgener. Et yderligere nærtliggende stort teknisk anlæg med dertilhørende støj vil give byen dødsstødet.

Vi håber, at Banedanmark vil tage vores høringssvar seriøst og nærlæse vores bemærkninger. Framlev og Omegns borgerforening bidrager gerne med svar på opklarende spørgsmål eller andet i forbindelse med den fremadrettede proces.

Med venlig hilsen

[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar debatoplæg Ny bane Aarhus - Silkeborg

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861298

Dato: 16 10-2022 13:46:29

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar debatoplæg Ny bane Aarhus - Silkeborg.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar debatoplæg Ny bane Aarhus - Silkeborg
Sendt: 16-10-2022 13:46

50B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

16. Oktober 2022

Høringssvar debatoplæg Ny bane Aarhus – Silkeborg

Vi er ked af at høre om en mulig linjeføring fra Aarhus til Silkeborg der skulle føres forbi så tæt på Framlev. Framlev er i forvejen generet af støj fra motorvejen E15. Miljøstyrelsen har i Danmark fastsat nogle vejledende grænseværdier for vejstøj i boligområder på 58dB. Er støjen over 68dB omtales området som "stærkt støjbelastede." Støjniveauet i Framlev er ofte over 65dB. En togbane, så tæt på, vil kun øge støjniveauet og derfor formindske livskvalitet, og vores husets værdi.

Vi kan derfor kun støtte en ny bane hvis:

- den er kun et enkeltspors bane, lavet til batteridrevne passager tog, og ikke en bane som i fremtiden kan udvikles til et elektrificeret dobbeltspor med kørsel med godstog.
- den føres langs motorvejen, uden at skære Framlev i to. Framlev har ikke bare et flot og bevaringsværdigt landskab, men den har også en stærk sans for fællesskabet.
- linjeføring føres syd for motorvejen der hvor Harlev by skal udvides. Det virker som det mest logiske i forhold til banens kunder, og at kunne mindske gener fra togbanen.
- der kommer et trinbræt i Harlev / Framlev. Et tog der bare køres forbi, uden at stoppe, vil have en enormt negativ effekt på hele området. Vi kan dog se værdien i at have et stop i Harlev / Framlev.
- der kommer en støjmur. En absolut nødvendighed for alle Framlevs borgere.

Til sidst vil vi tilføje, at i bund og grund, synes vi at konstruere en ny toglinjen for at spare 14 minutter for togkunder fra Aarhus til Silkeborg er et enormt spild af offentlige ressourcer, med et enormt belastning af miljøet.

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar fra Borgergruppen for togstation i Galten-Skovby

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861341

Dato: 13 10-2022 10:42:37

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar fra Borgergruppen for togstation i Galten-Skovby.eml
[2] Høringssvar fra Borgergruppen for togstation i Galten-Skovby 2022.pdf

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar fra Borgergruppen for togstation i Galten-Skovby
Sendt: 13-10-2022 10:41
Bilag: Høringssvar fra Borgergruppen for togstation i Galten-Skovby 2022.pdf;



CAUTION: This email originated from outside the organization.

Hermed fremsender vi høringssvar fra Borgergruppen for togstation i Galten-Skovby.

Vil I bekræfte modtagelsen?

På vegne af
Borgergruppen for togstation i Galten-Skovby

[REDACTED]

Høringssvar fra Borgergruppen for togstation i Galten-Skovby

Oktober 2022

Galten-Skovby og de omkringliggende landsbyer er i hastig vækst, og befolkningstallet er steget fra 7.895 borgere i 2012 til 9.004 i 2022. Befolkningstallet forventes fortsat at stige i de kommende år.

Befolkningstilvæksten er aktuelt domineret af småbørnsfamilier. En stor del af de nytilkomne børn vil, ved banens åbning, være nået en alder, hvor de har brug for at pendle udenbys til lærepladser og ungdomsuddannelser.

De 1553 underskrivere af dette høringssvar anbefaler Banedanmark at undersøge følgende:

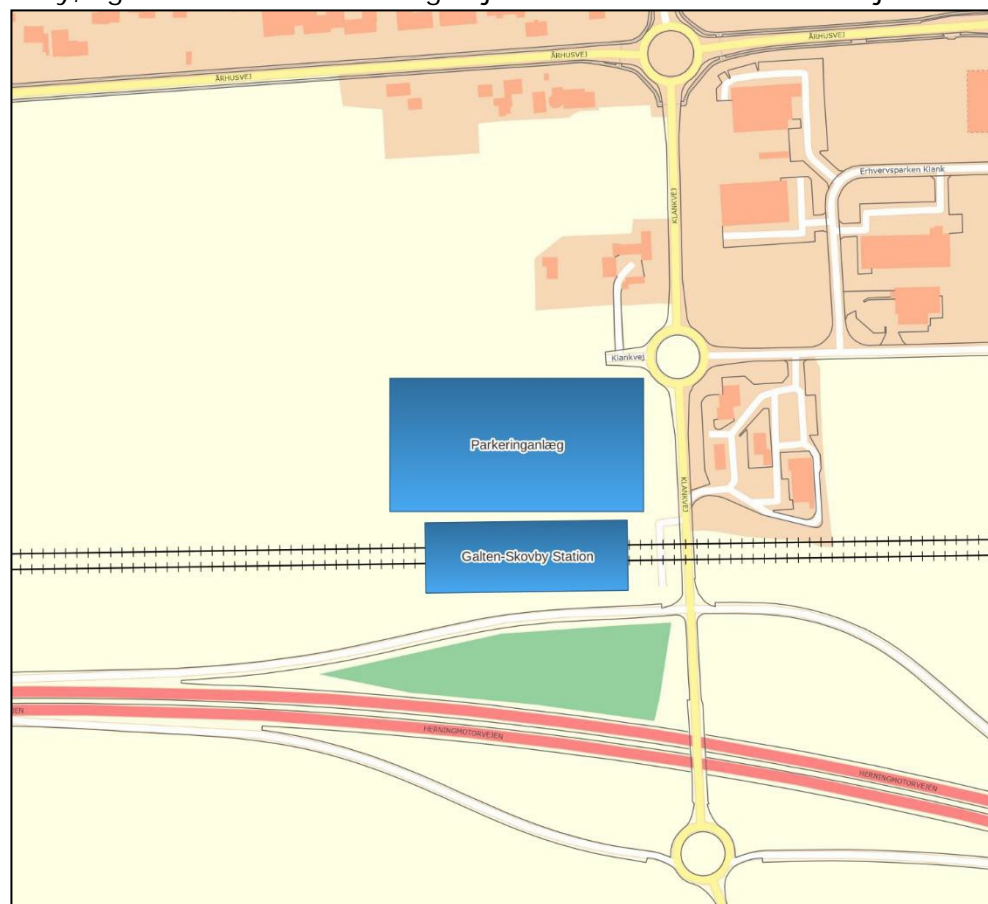
1. At etablere en bynær station i Galten-Skovby

Borgergruppen anbefaler en placering af Galten-Skovby Station nord for motorvejsafkørsel 23, for eksempel som skitseret på kortet.

Den anbefalede placering udmærker sig ved at være tæt på byområdet, og samtidigt give en meget begrænset øget støjpåvirkning ved at have et minimalt antal naboer.

En sådan placering vil gøre Galten-Skovby Station til en transporthub, som ud over at betjene borgere fra Galten-Skovby, også vil have tilstrækkelig vejinfrastruktur til at kunne betjene de omkringliggende landsbyer.

Borgergruppen ser en transporthub mulig ved at etablere gode muligheder for parkering af biler og aflåst, overdækket cykelparkering samt standsning for busser.



2. At etablere dobbeltsporet linjeføring

Borgergruppen anbefaler at etablere en dobbeltsporet linjeføring på strækningen. Det vil gøre det muligt at etablere flere stationer i de mindre, omkringliggende byer mod øst og vest, så et langt større opland kan få gavn af jernbanestrækningen, og desuden at øge hyppigheden, så der kan køre hurtige tog, der kun stopper i Aarhus, Galten-Skovby og Silkeborg, og langsommere tog, der stopper ved alle stationer.

Hvis der ikke fra start bliver etableret en dobbeltsporet linjeføring, anbefaler borgergruppen, at den enkeltsporede linjeføring bliver anlagt, så den senere kan udvides til en dobbeltsporet linjeføring.

Befolkningens opbakning

I forbindelse med underskrivelse af dette hørings svar har borgerne angivet, hvordan de ville anvende togforbindelsen, hvis den eksisterede i 2022. Det var muligt at afkrydse flere svarmuligheder.

Hvis der i 2022 eksisterede en togforbindelse med station i Galten-Skovby, ville jeg bruge den til transport i forbindelse med:	Antal	Andel
Fritidsaktiviteter	1.118	73%
Forbindelse til større stationer på længere rejser	1.062	69%
Arbejde	960	63%
Uddannelse	274	18%

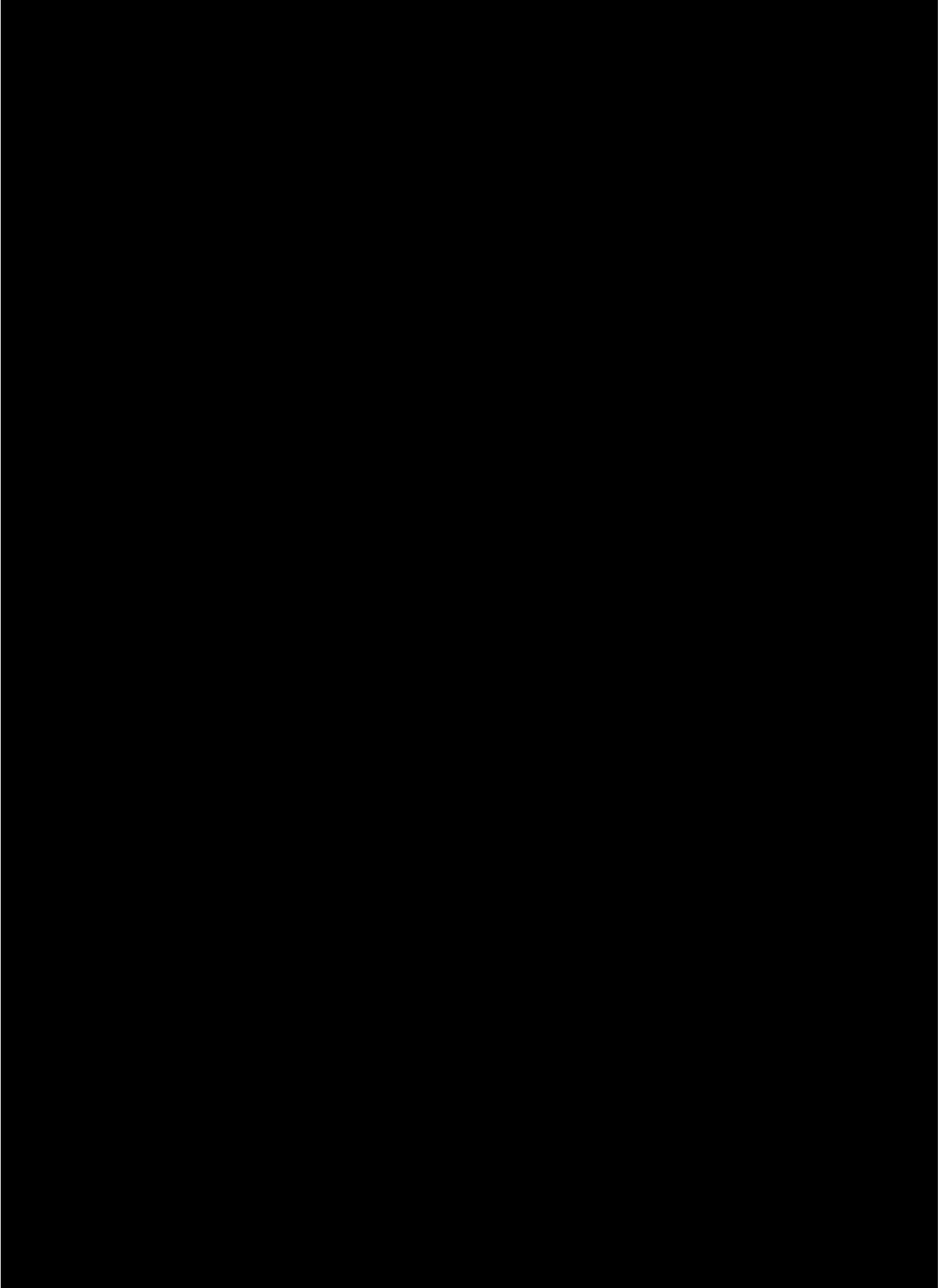
Langt størstedelen af underskriverne forventer hyppigst at rejse til Aarhus H og Silkeborg St., og derefter kommer Aarhus Universitetshospital via Letbanen. Her kunne kun angivet ét svar.

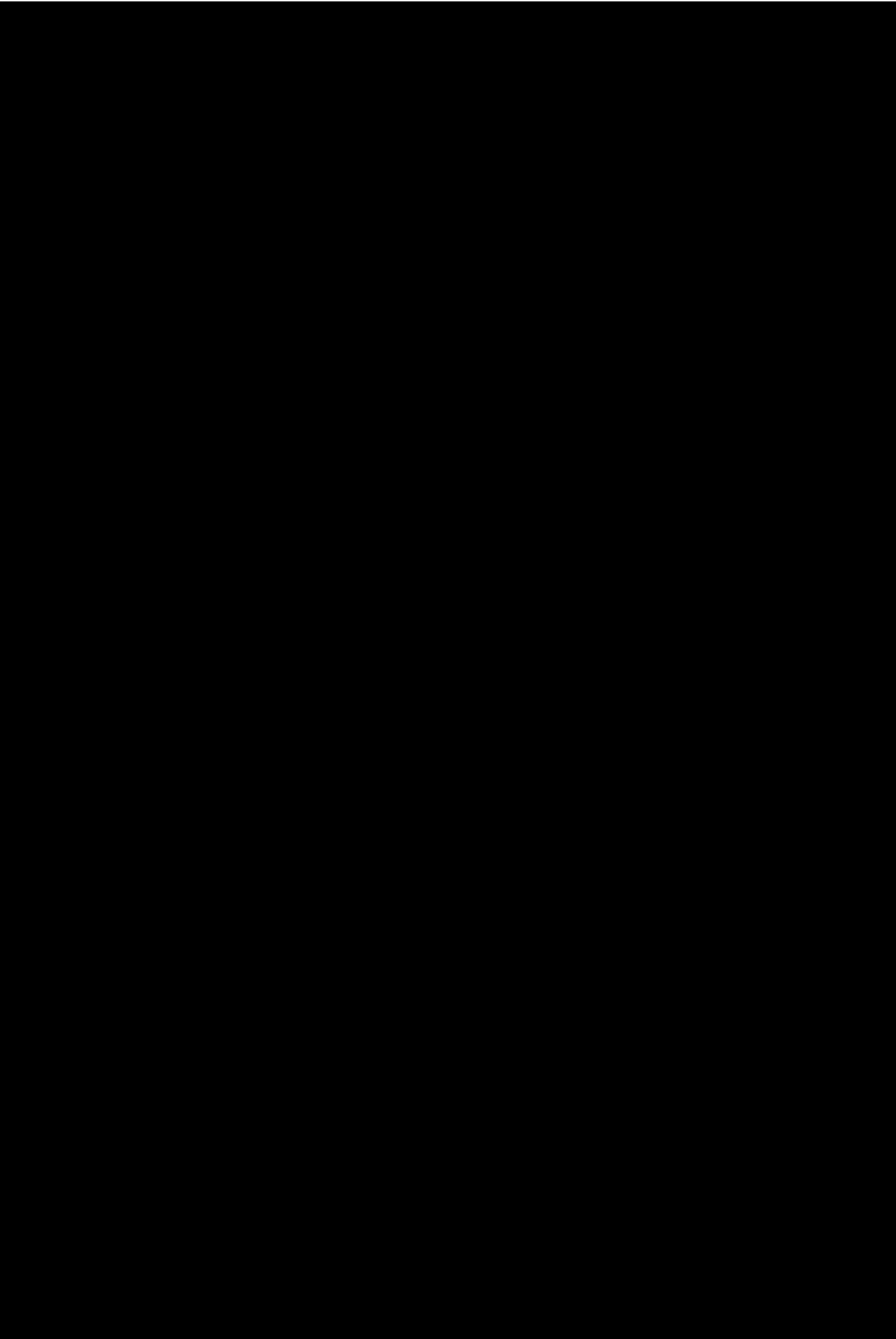
Hvad ville endestationen på din rejse typisk være, hvis du i 2022 rejste fra Galten-Skovby station?	Antal	Andel
Aarhus H	1.188	78%
Silkeborg St.	110	7%
Aarhus Universitetshospital	97	6%
Herning St.	17	1%
København H	16	1%
Øvrige stationer	88	6%

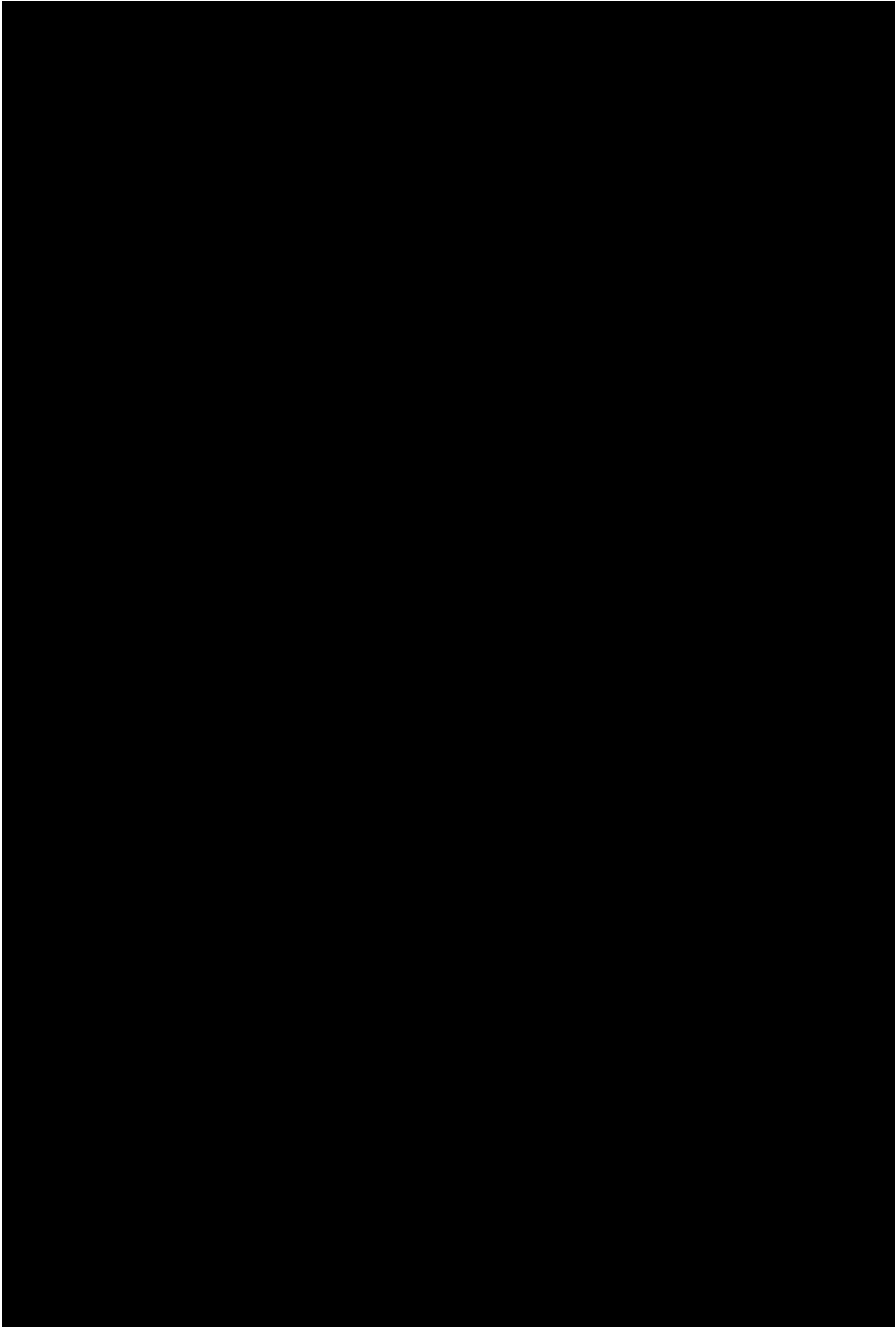
På vegne af
Borgergruppen for togstation i Galten-Skovby

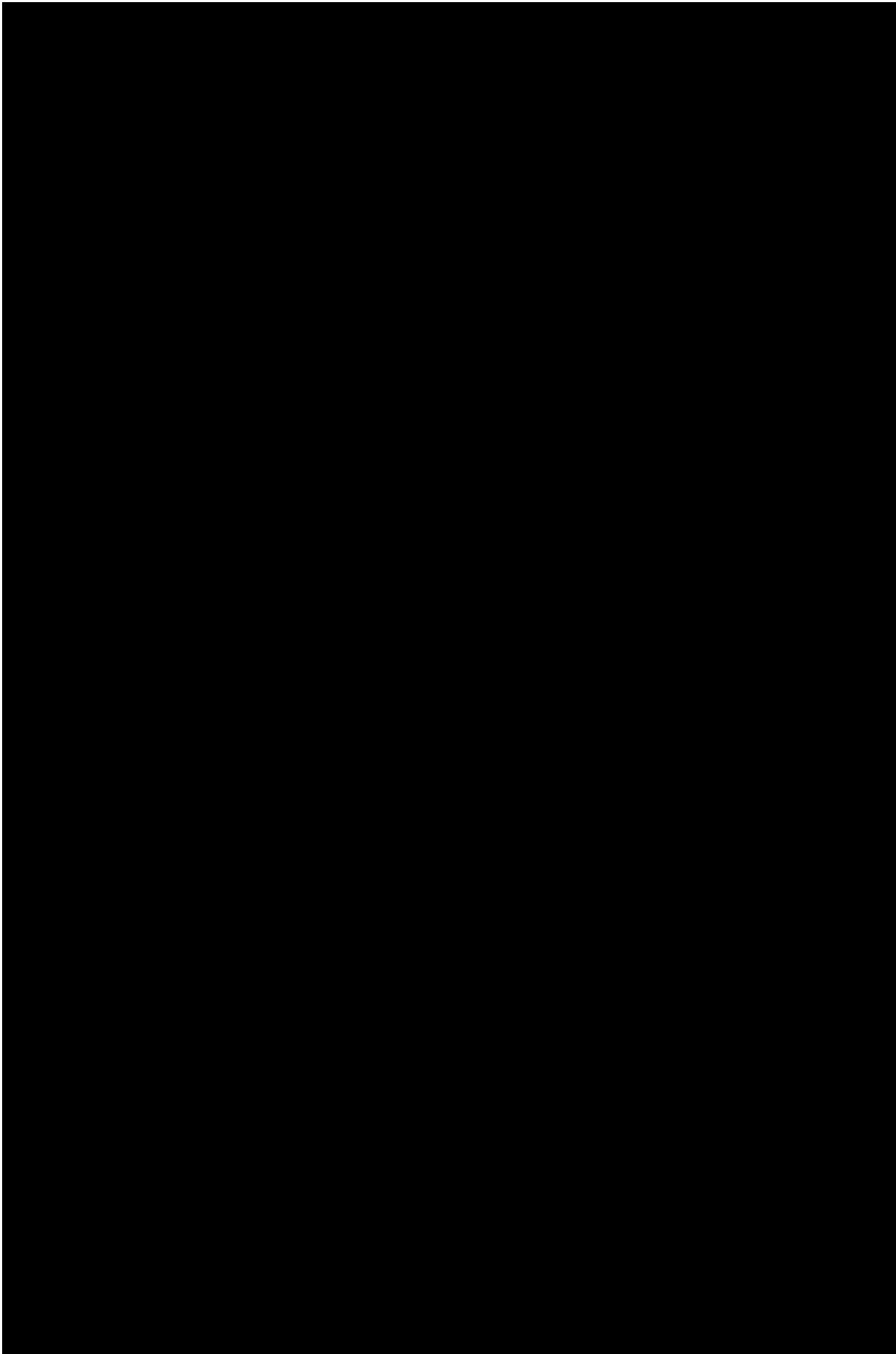
Kontakt:

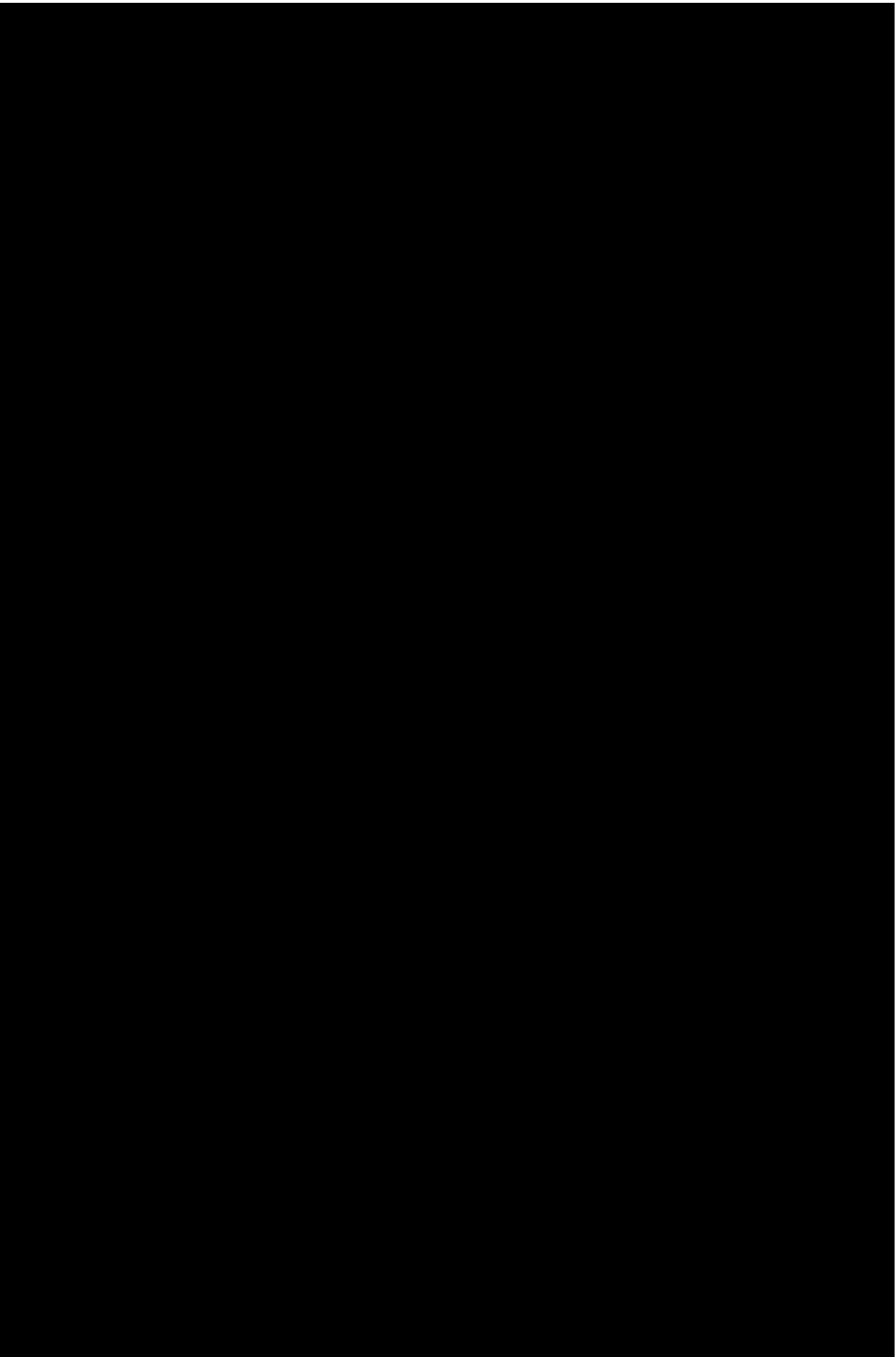
Underskrivere

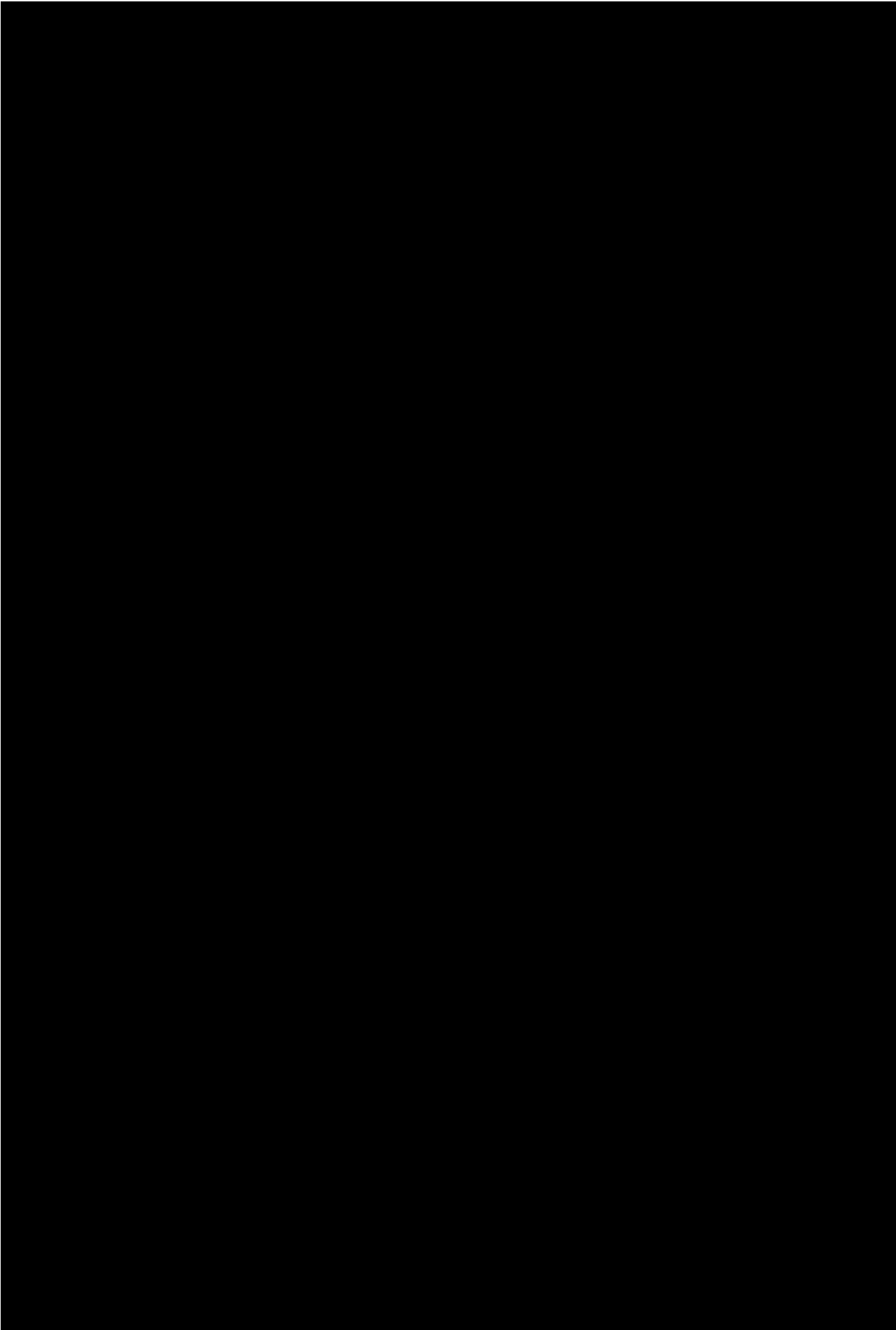


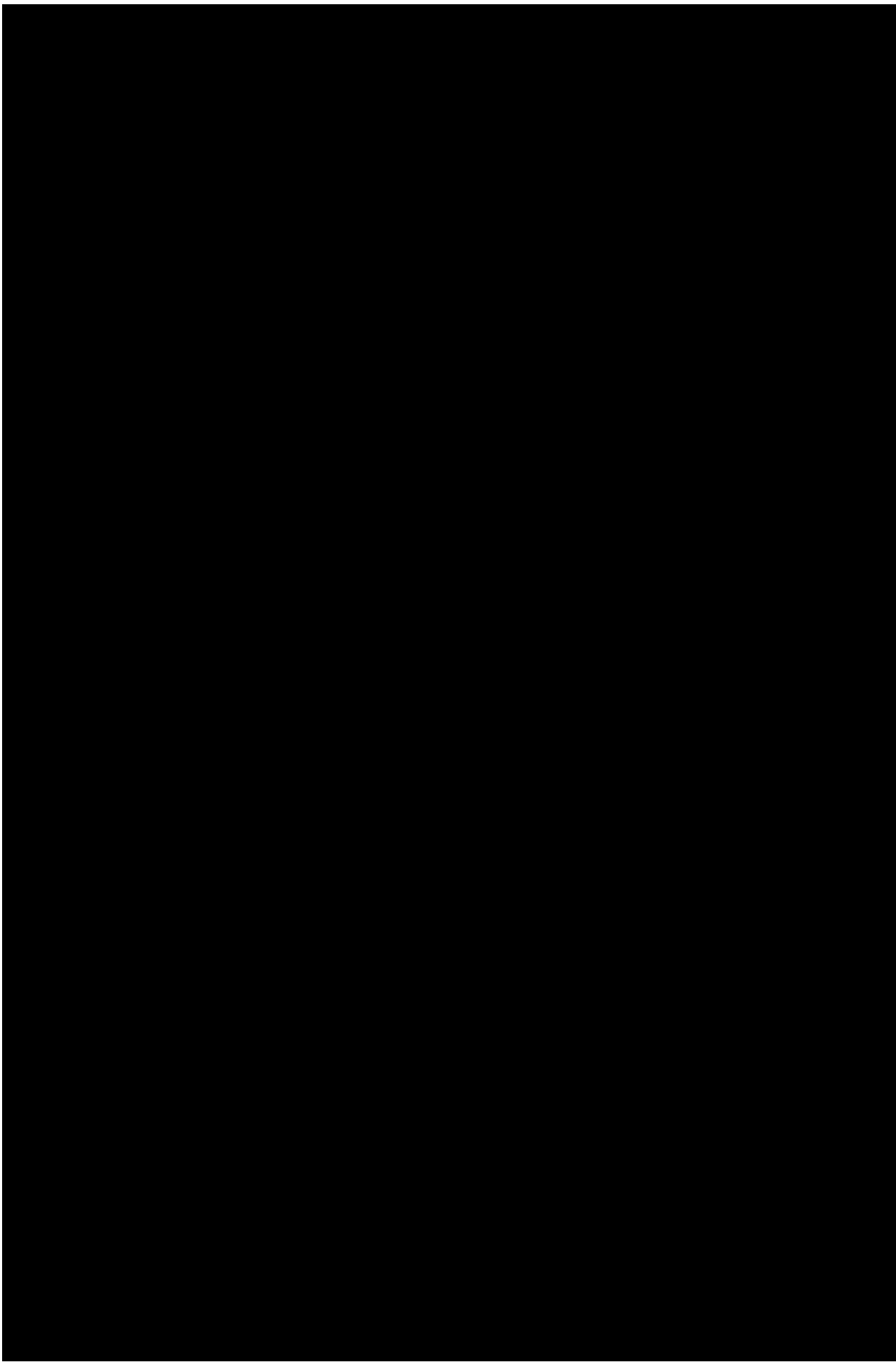


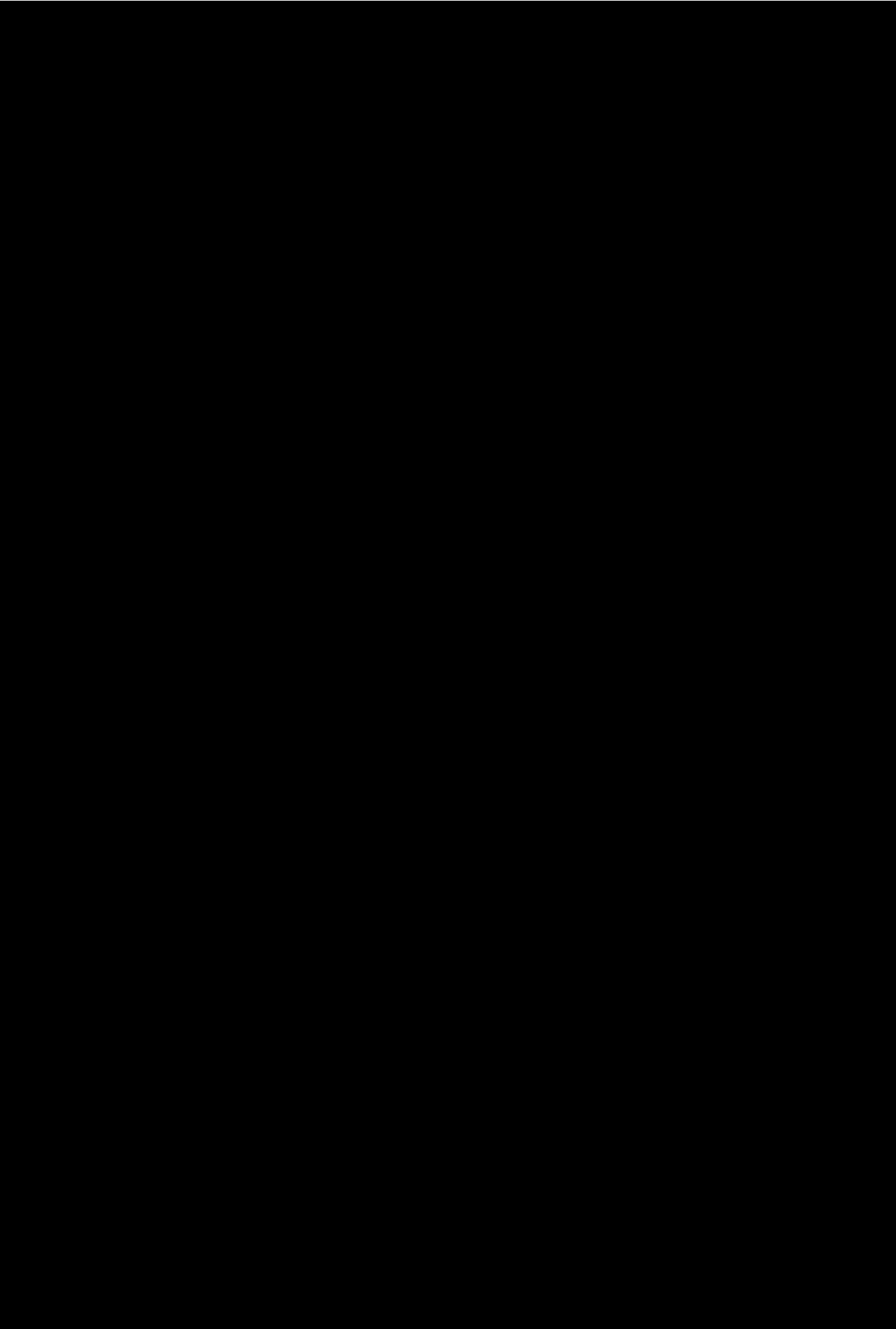


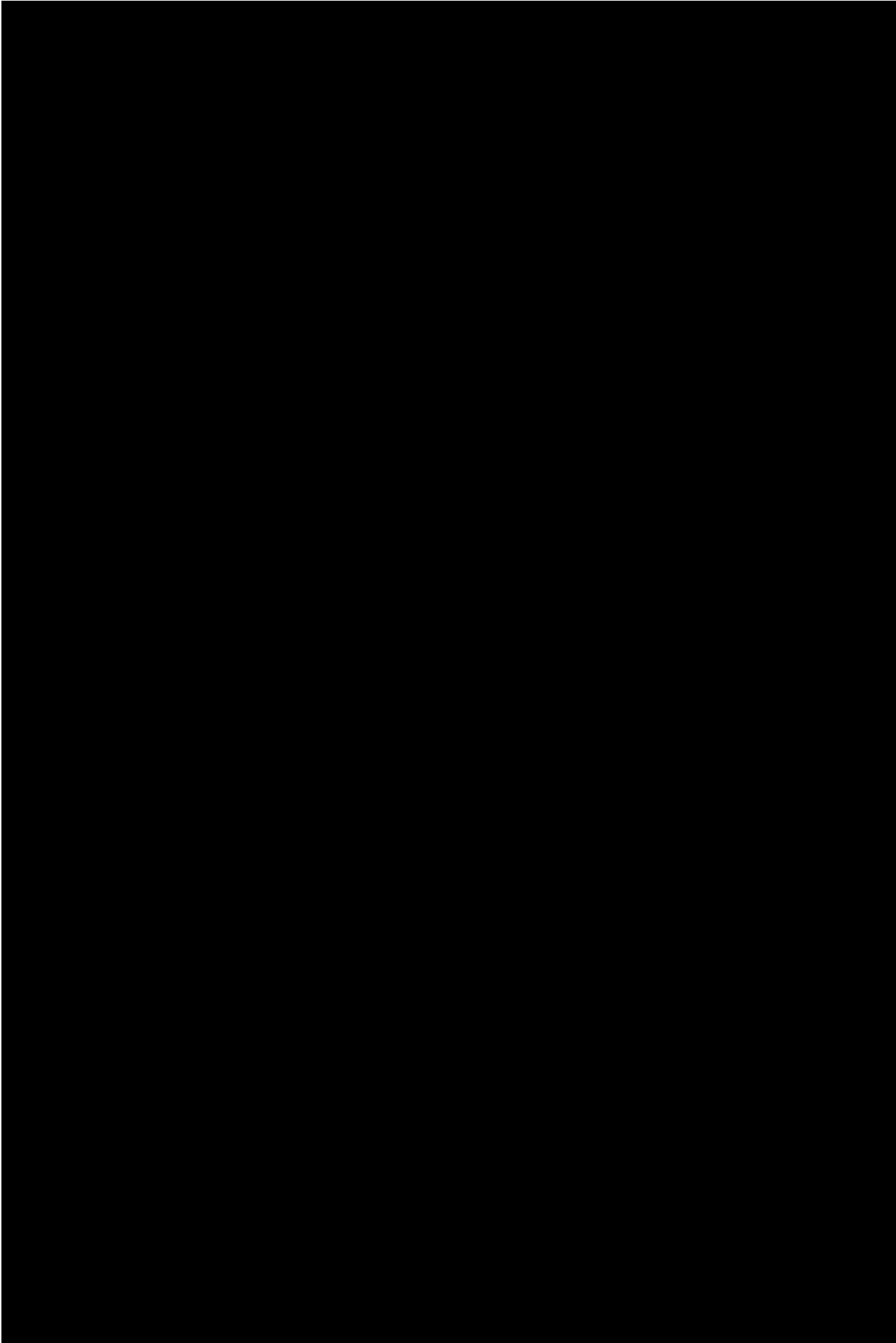


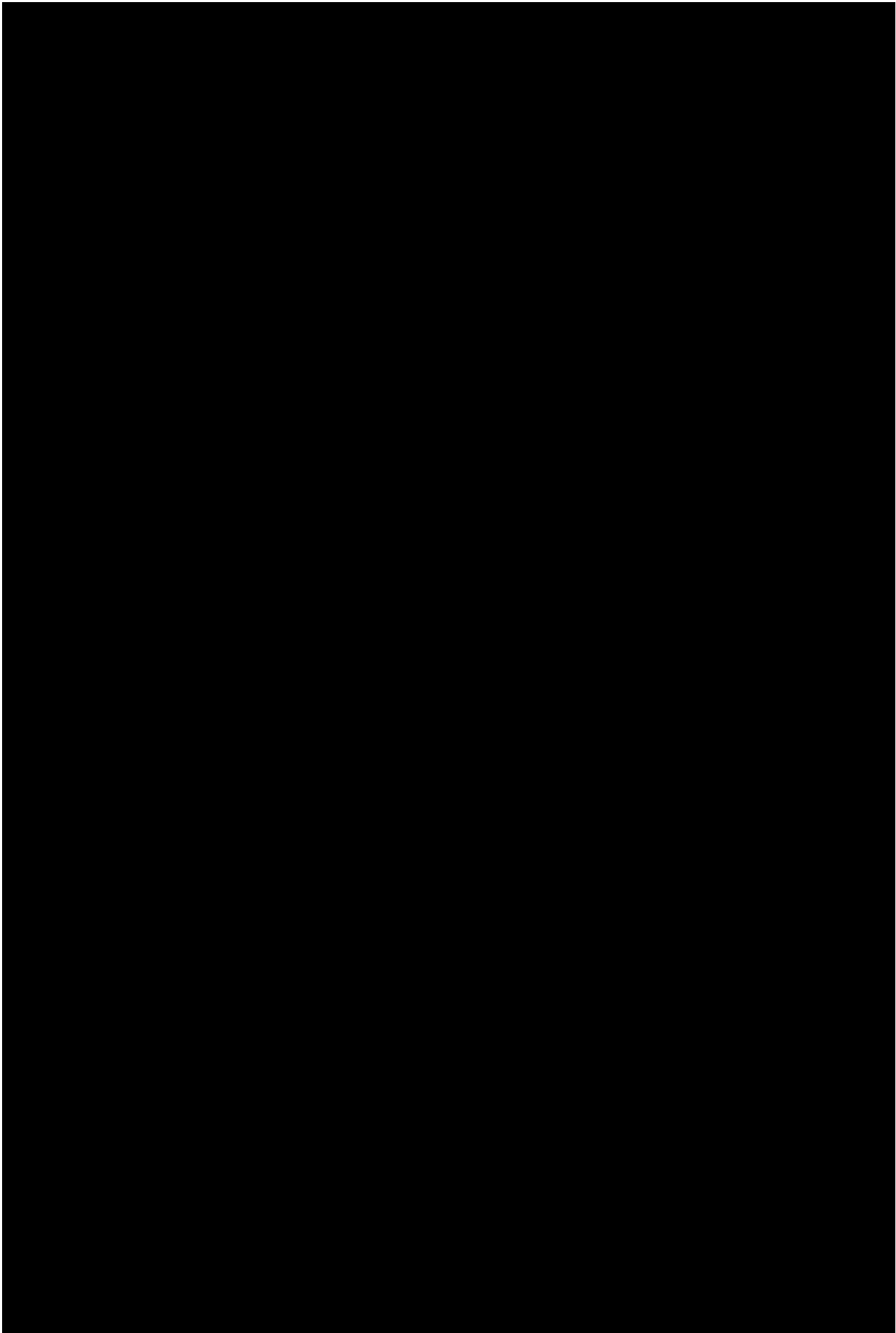


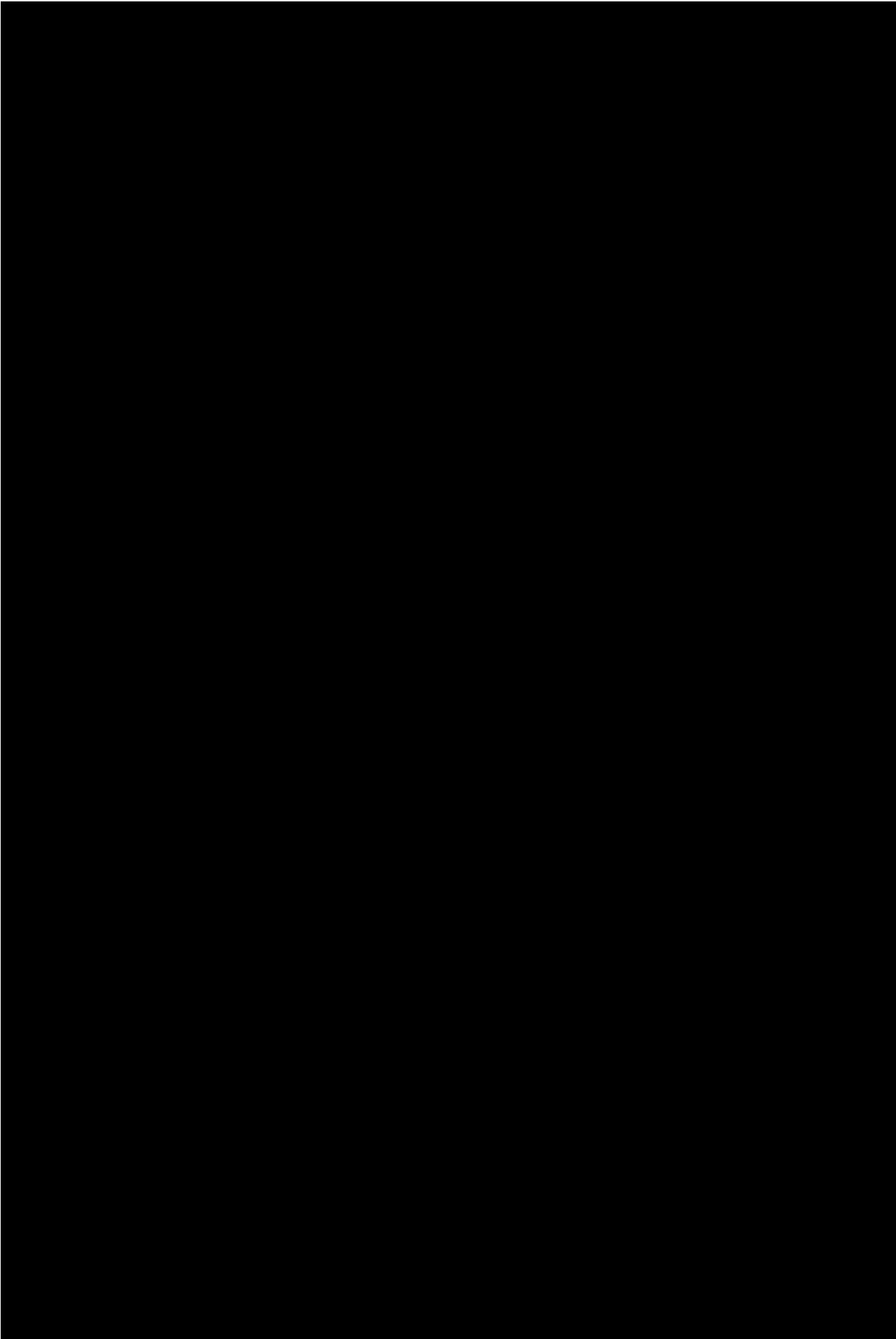


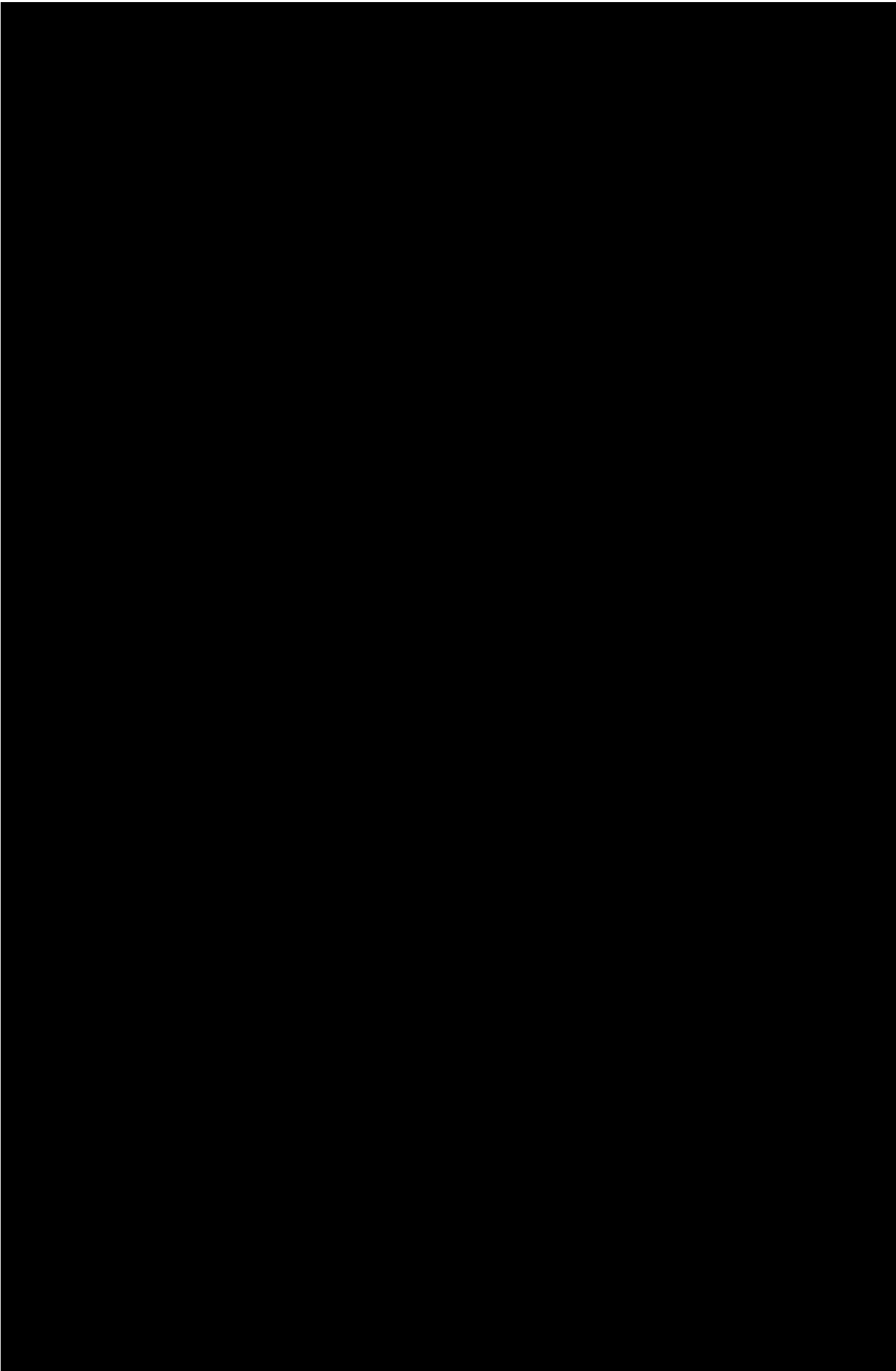


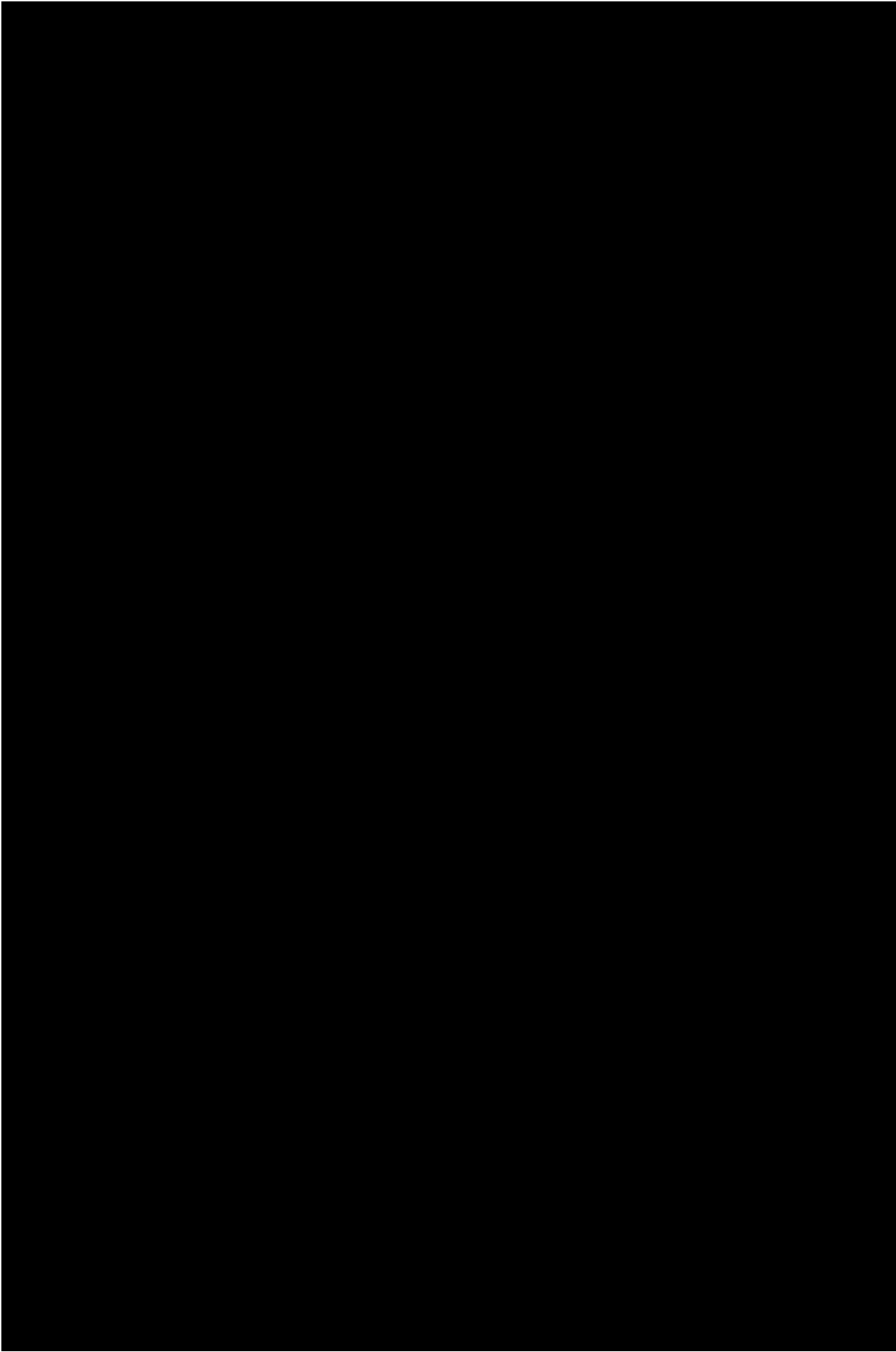


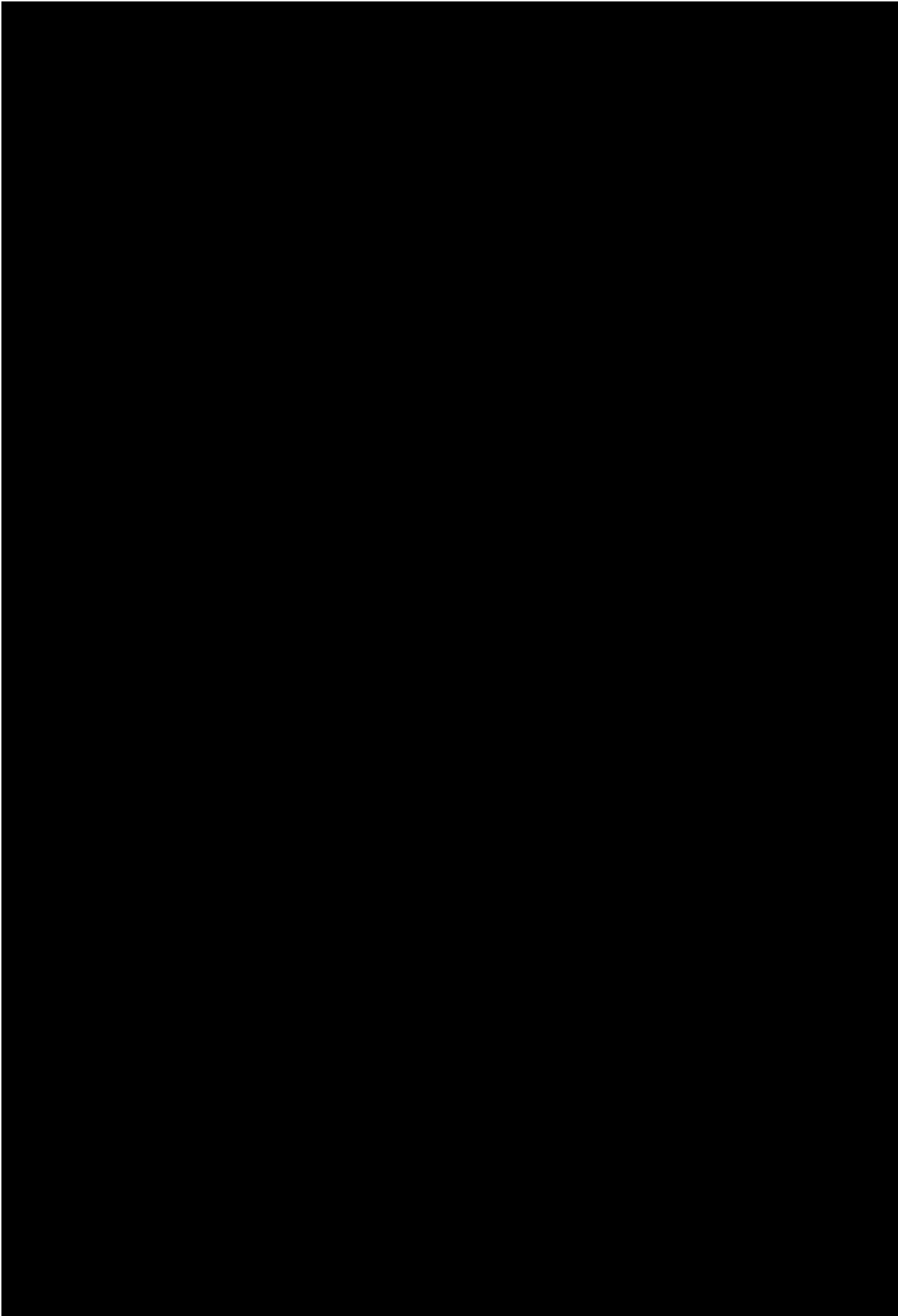


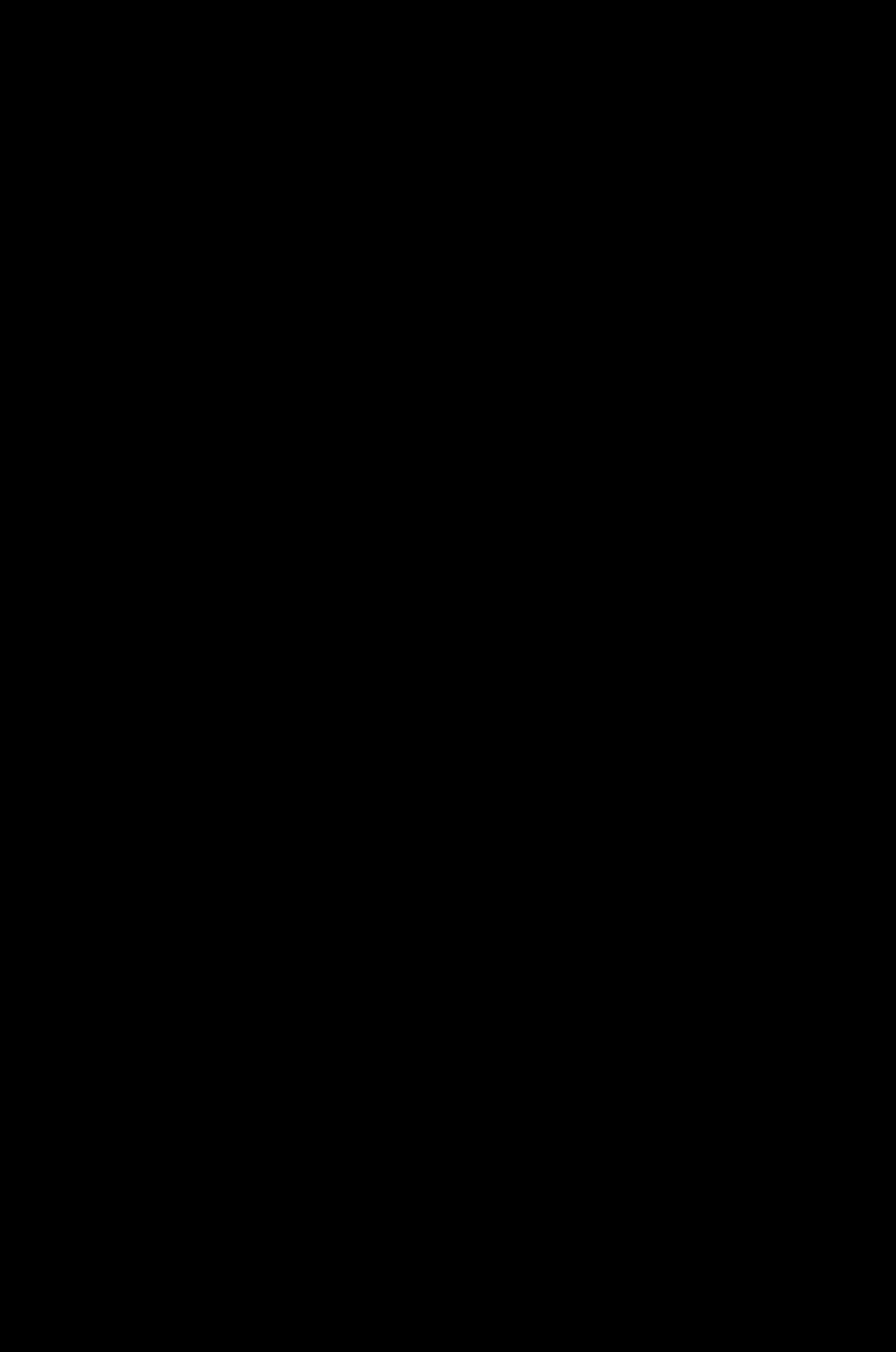


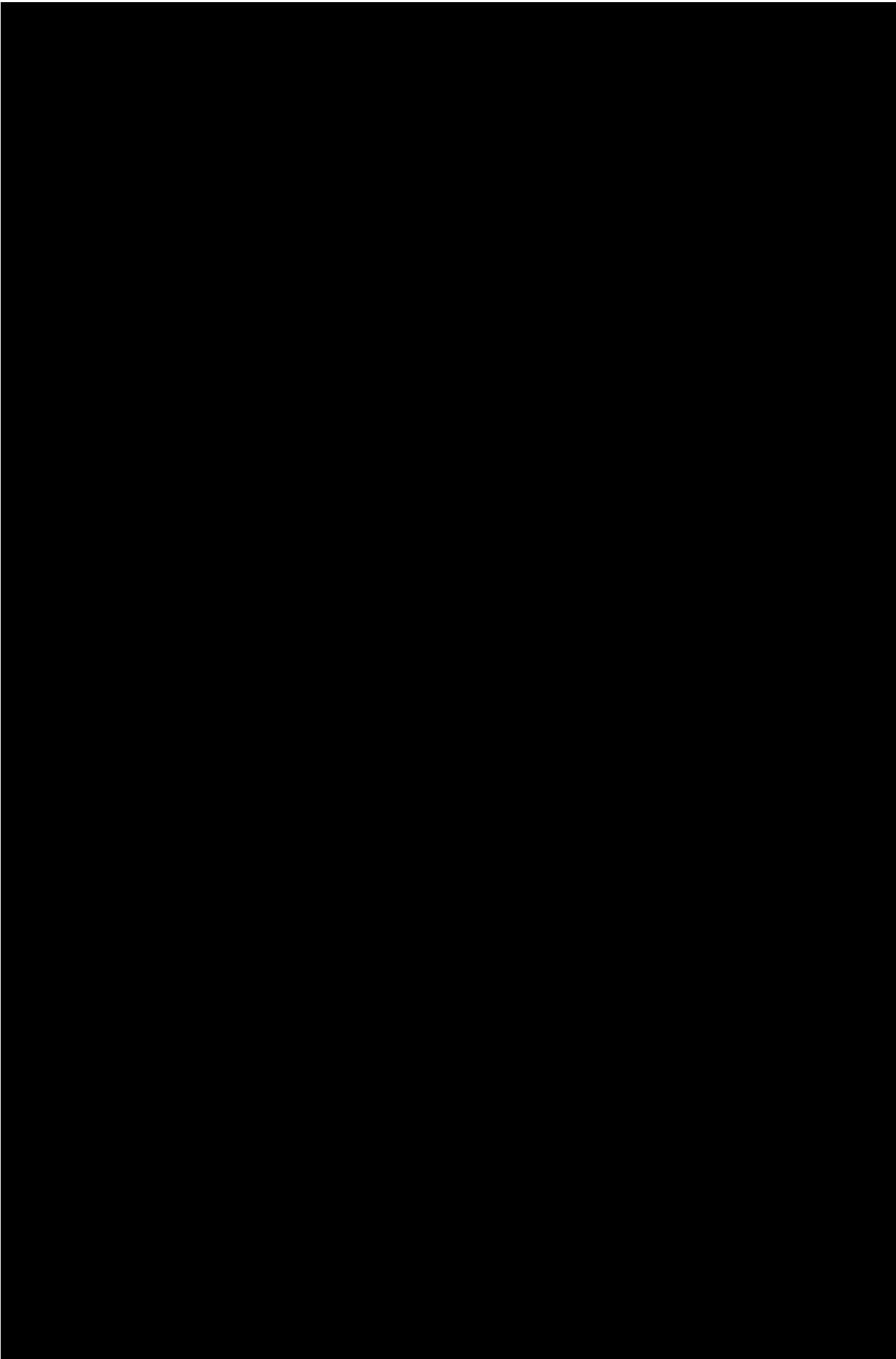


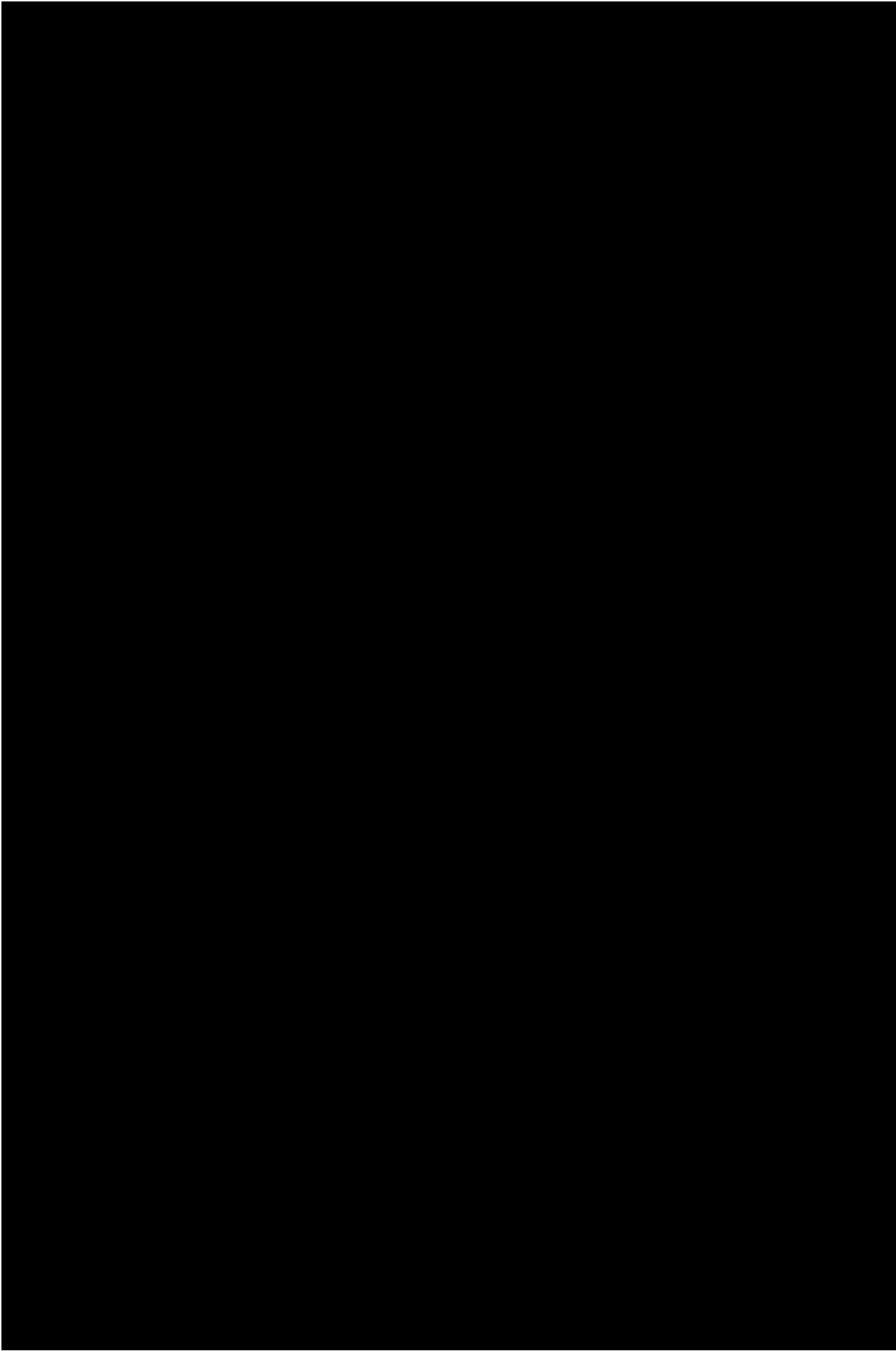


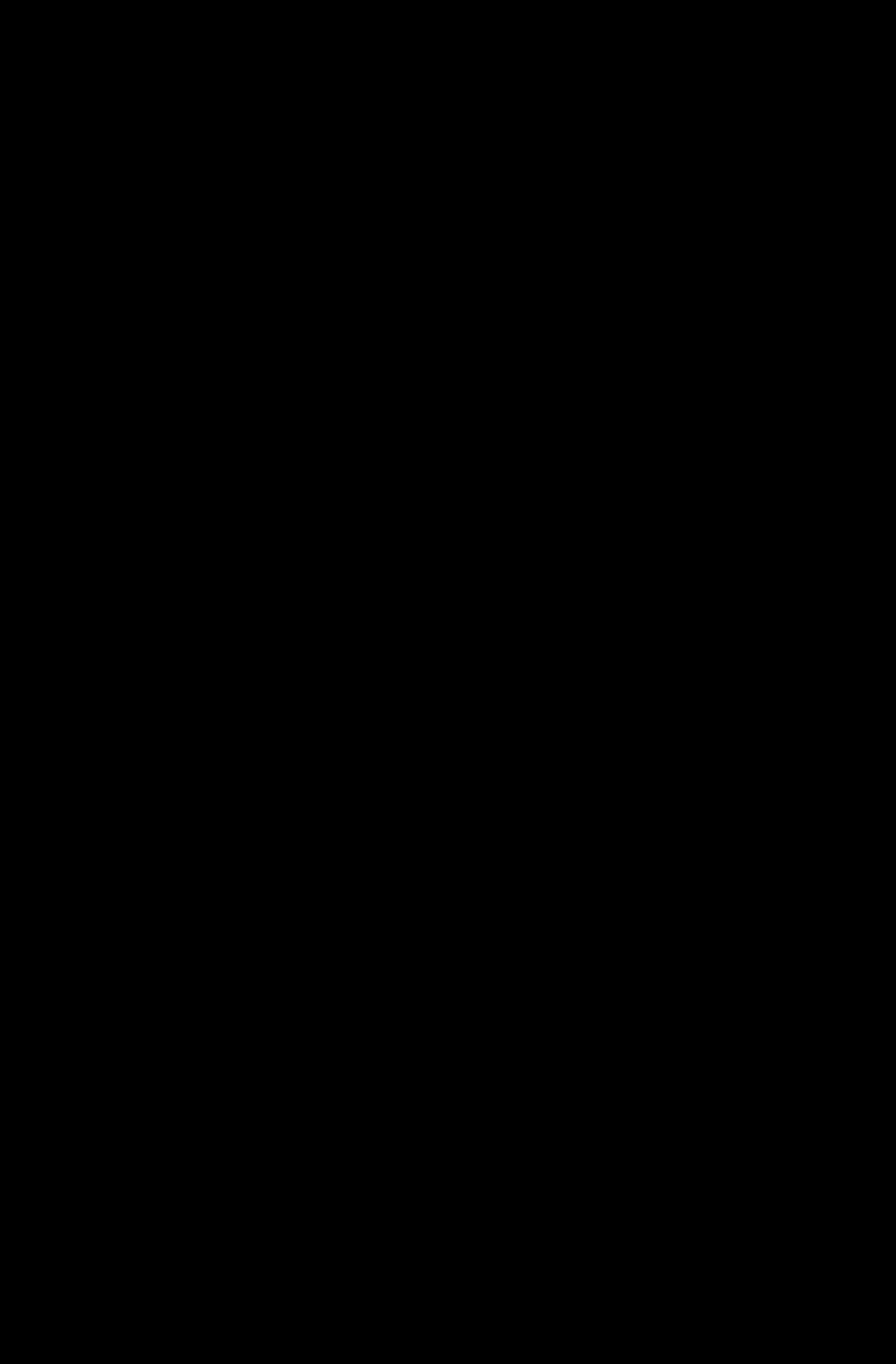


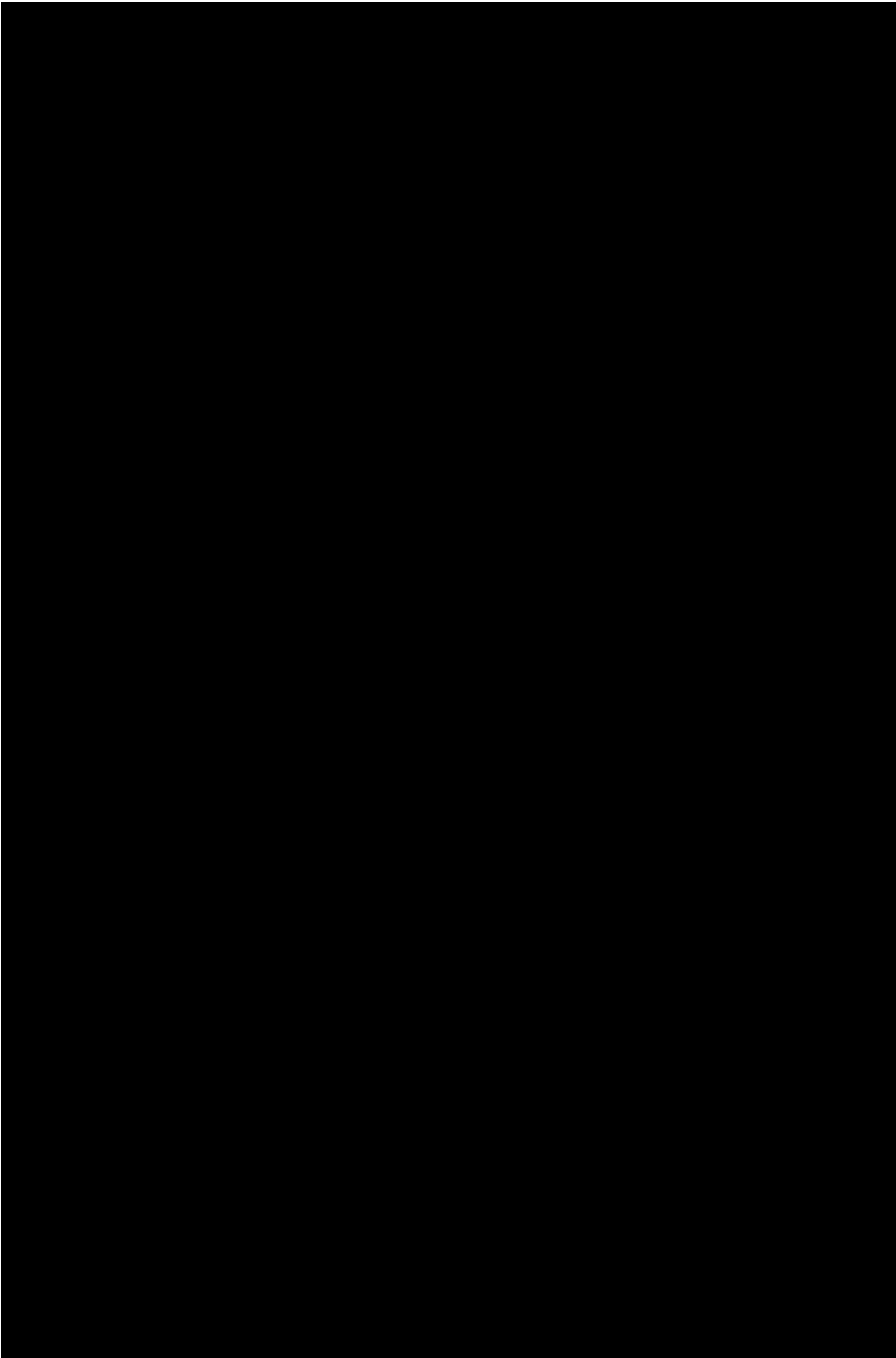


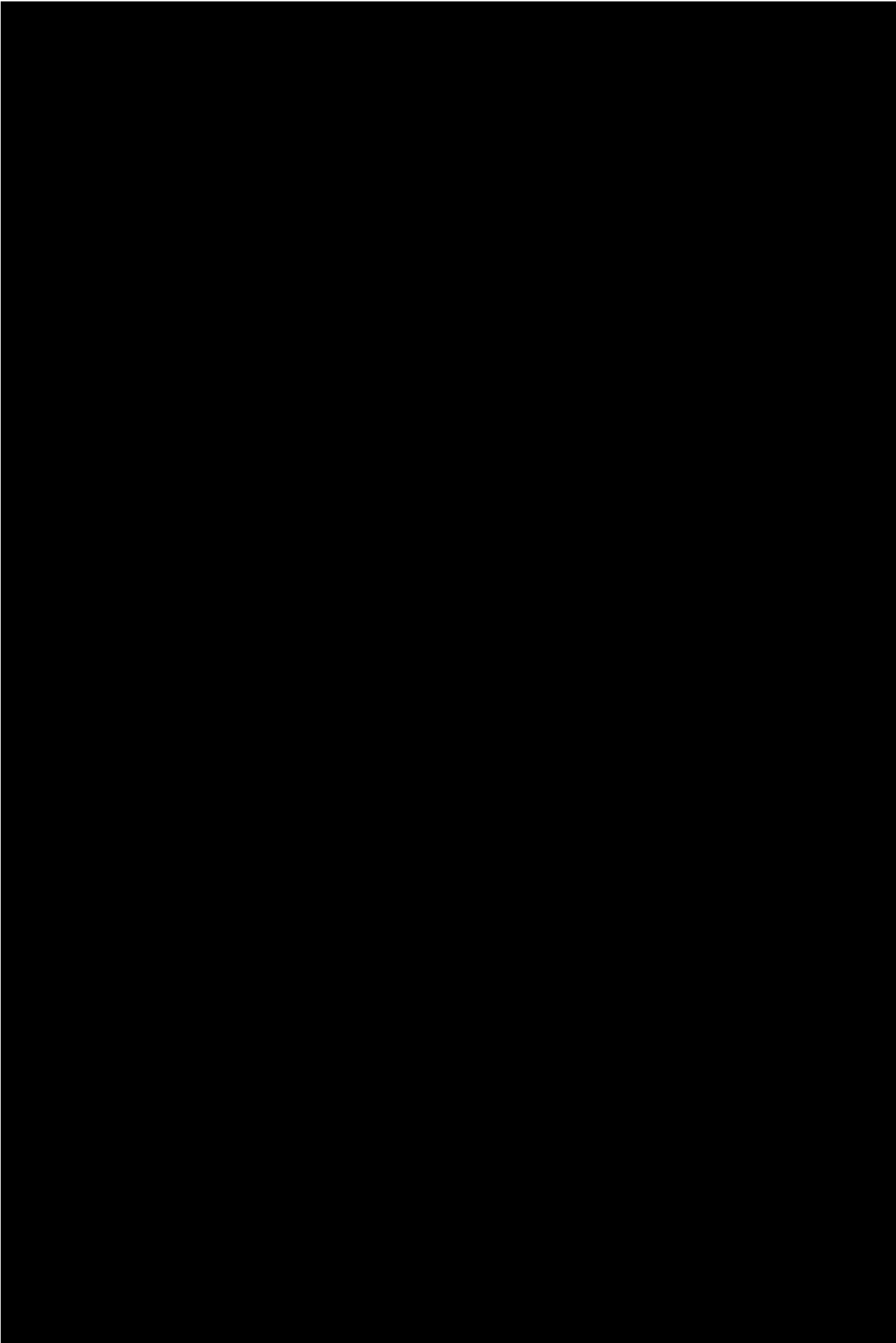


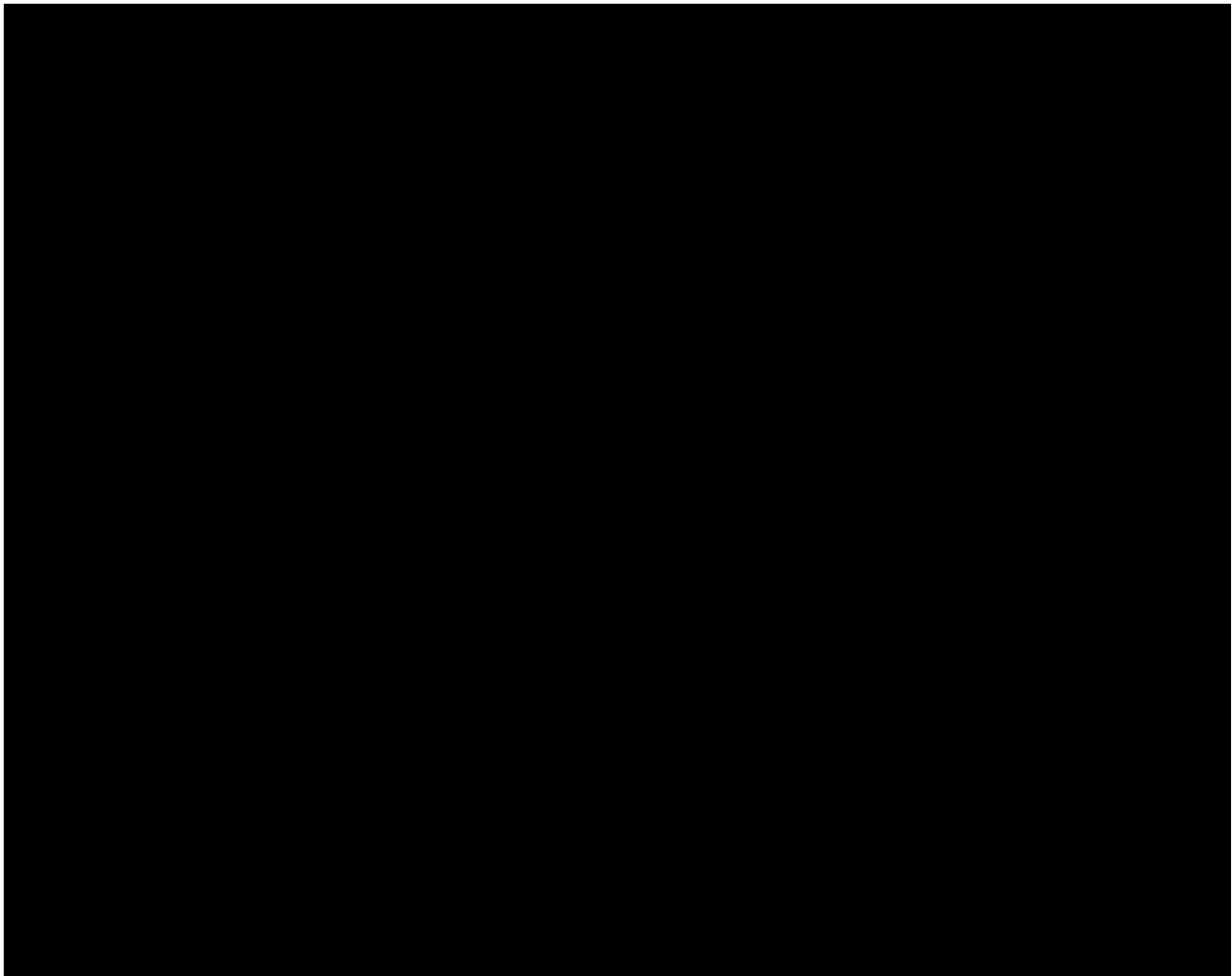












Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar fra Brabrand Erhvervsforening

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861370

Dato: 07 10-2022 09:02:26

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar fra Brabrand Erhvervsforening.eml
[2] BEF_høringssvar_Aarhus-Silkeborg banen.pdf

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar fra Brabrand Erhvervsforening
Sendt: 07-10-2022 09:01
Bilag: BEF_høringssvar_Aarhus-Silkeborg banen.pdf;

52F

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Hermed fremsendes høringssvar fra Brabrand Erhvervsforening vedr. Aarhus-Silkeborgbanen.

Med venlig hilsen

[REDACTED]



Banedanmark Anlægsudvikling

Brabrand d. 7. Oktober 2022

Høringssvar vedr. Ny Bane - Aarhus-Silkeborg

Brabrand Erhvervsforening deltog på borgermødet vedr. den ny Aarhus – Silkeborgbane i Harlev Idræts- og Kulturcenter d. 21. september 2022.

Brabrand Erhvervsforening har følgende kommentarer til den forestående forundersøgelse.

Baggrund

Brabrand – Årslev området har udviklet sig til et stort erhvervsområde gennem de senere år med etableringen af Logistikparken. Dette har tilført mange tusinde af arbejdspladser til området – og denne vækst ventes at fortsætte.

Der planlægges yderligere udvidelse af erhvervsområdet i Framlev – og der er planer om en helhedsplan for Årslev Fælled på den sydlige del af Silkeborgvej, som alene ventes at tilføre 1.000 nye arbejdspladser.

I den såkaldte "gamle del" af Brabrand er der ligeledes flere store virksomheder og derved mange arbejdspladser. Det drejer sig f.eks. om JYSK's hovedsæde, HK Østjylland samt mange små og mellemstore virksomheder.

Brabrand – Årslev er med andre ord i en rivende udvikling. Det gælder både udvikling af nye boligområder og de nævnte erhvervsudvidelser. Det betyder således en markant forøgelse af befolkningstilvækst samt arbejdspladser i området – og derved øget behov for lettilgængelig kollektiv trafik.

Der er også fra politisk side stor fokus på kollektive trafikløsninger mod Brabrand. En igangværende VVM undersøgelse ser på mulighederne for Letbanens Etape 2 mod Brabrand. I Aftalen om infrastruktur i 2021 blev der afsat midler til undersøgelse og anlæg af en station ved Brabrand. Og sidst men ikke mindst er der stor lokalpolitisk opbakning til etablering af et trinbræt i Brabrand.

Brabrand Station

Som følge af ovenstående betragtninger vil Brabrand Erhvervsforening kraftigt opfordre til, at der allerede i forundersøgelsen til Aarhus-Silkeborgbanen indtænkes en placering af Brabrand Station som et centralt knudepunkt.

Optimalt set bør dette knudepunkt være bindeled mellem de forskellige trafikløsninger, således at der er øget muligheder for omstigning samt pendlertrafik.

En Brabrand Station vil være en stor gevinst for hele stor-Aarhus, idet den vil kunne forbinde den nord-vestlige del af regionen i langt højere grad.

En ny Brabrand Station bør kobles på Aarhus-Silkeborgbanen, så den kan betjene passagerer og pendlere og tilgodese de mange arbejdspladser, som til stadighed skyder op.

En Brabrand Station vil ikke alene være med til at reducere rejsetiden i forhold til de nuværende muligheder, men vil også i langt højere grad tilgodese flest mulige passagerer, hvilket er en mindst ligeså vigtig faktor.

Trinbræt

Brabrand Erhvervsforening vil opfordre Banedanmark til at anlægge en helhedsbetragtning på den kollektive trafikløsning – og ikke alene se isoleret på strækningen mod Silkeborg.

Det omtalte trinbræt kan med fordel allerede etableres nu, og behøver ikke at afvente en forundersøgelse af Aarhus-Silkeborgbanen. Et trinbræt kan anlægges på den nuværende banestrækning mod Langå i den centrale del af Brabrand.

Dette vil lette de trafikale udfordringer med tilsandingen af biller på Silkeborgvej og reducere rejsetiden til/fra Aarhus C markant til alene 6 minutter. En sådan løsning vil allerede nu kunne tilgodese såvel det stigende antal borgere samt udviklingen i erhvervslivet i Brabrand.

På vegne af Brabrand Erhvervsforening



Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar fra Harlev Fællesråd_Ny bane Aarhus Silkeborg

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861332

Dato: 13 10-2022 21:50:29

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar fra Harlev Fællesråd_Ny bane Aarhus Silkeborg.eml
[2] 20221013_Høringssvar Harlev Fællesråd_Ny bane Aarhus Silkeborg_Final.pdf

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)

53F

Cc:

Fra:

Titel: Høringssvar fra Harlev Fællesråd_Ny bane Aarhus Silkeborg

Sendt: 13-10-2022 21:49

Bilag: 20221013_Høringssvar Harlev Fællesråd_Ny bane Aarhus Silkeborg_Final.pdf;

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Til rette vedkommende

På vegne af Harlev Fællesråd fremsender jeg hermed vedhæftet høringssvar vedr. Ny bane Aarhus Silkeborg.

De bedste hilsner

[Redacted signature]

HARLEV FÆLLESRÅD

13. oktober 2022

Banedanmark

Høringssvar Ny bane Aarhus - Silkeborg

Harlev Fællesråd har modtaget opfordring til at kommentere etablering af ny jernbaneforbindelse mellem Aarhus og Silkeborg.

Forretningsudvalget har drøftet forslaget og vi har nedenstående kommentarer. Vi ønsker desuden at deltage i eventuelt kommende høringsmuligheder eller opfølgende arbejde.

Harlev Fællesråds vision er at arbejde for at støtte en bæredygtig og helhedsorienteret udvikling af Harlev og omegn, så området fortsat er et attraktivt sted at leve og bosætte sig. Vi ønsker fokus på naturens og landskabets værdi, men også fokus på de trafikale udfordringer og borgernes mulighed for pendling til arbejde og ungdomsuddannelser. Harlev Fællesråd repræsenterer 50 medlemmer – herunder lokalsamfundets borgere, foreninger, institutioner, erhvervsvirksomheder, klub, SFO, dagtilbud og skole etc. Bemærkningerne nedenfor skal ses i denne sammenhæng.

Pendling og kommende øget tilflytning

Generelt er Fællesrådet positive overfor den kommende bane under forudsætning af, at det kommer borgerne i Harlev og omegn til gode med en togstation. Vi ser banen som en mulighed for at deltage i den grønne omstilling og samtidigt delvist løse eksisterende trafikproblemer, trafikstøj og kødannelse. I vores øjne vil det være mærkværdigt og uden omtanke at lave en baneføring lige forbi Harlev uden mulighed for af og -påstigning.

Indbyggerantallet i Harlev og omegn er øget over de sidste 10 år og forventes øget yderligere over de næste år med udstykningerne syd for Harlev (mod Tåstrup) og et helt nyt boligområde øst for Stillingvejen med forventeligt yderligere et par tusinde indbyggere. Desuden øges byen med et 190 hektar stort industriområde ved Framlev i løbet af de kommende år med medarbejdere, der dagligt skal transportere sig til og fra Harlev/Framlev. Det betyder et endnu større pres på trafikken og et endnu større behov for en togstation med stoppested på ruten Aarhus – Silkeborg.

Harlev er en udpræget pendlerby med en trafikal infrastruktur, der gør det let for indbyggerne at arbejde i nord, syd, øst og vest. Alle unge mennesker, der ønsker at fortsætte på en ungdomsuddannelse, skal fortsætte skolegangen i Aarhus. For nuværende betyder det pendling enten via bil eller utilstrækkelige busruter. En togstation i Harlev vil dels aflaste indfaldsvejene, dels sikre indbyggere nemmere, hurtigere og grønnere pendling samt sikre de unge mulighed for også at studere i Silkeborg og Herning etc

Baneføring

Harlev Fællesråd foreslår, at tracéet skal holde sig langs motorvejen hele vejen til Årslev og kobles på hovedbanen i Brabrand fremfor at slå et sving nord for erhvervsområdet i Årslev. Det ville være en langt bedre løsning for borgerne i Framlev og for landskab og natur i forhold til at krydse det ellers uberørte bevaringsværdige landskab i Lyngbygårds ådal og krydse meget tæt forbi beboere ved Framlev.

HARLEV FÆLLESRÅD

Uanset linjeføringen ser vi gerne, at der tages behørigt hensyn til de støjmæssige gener banen måtte medføre. Ydermere bør der sikres gode adgangsforhold for særligt bløde trafikanter og en styrkelse af sammenhængskraften mellem Harlev og Framlev.

Styrkelse af den kollektive trafik

Det vil hensigtsmæssigt at stationerne på banen placeres således, at der sikres en god sammenhæng med den øvrige kollektive trafik, der går nord/syd. Det både i fht. trafikken, der går ud af kommunen, men også den interne trafik i Aarhus kommune. Det ville f.eks. være oplagt, at studerende ville kunne stå af i Åbyhøj og derefter komme videre til uddannelsesinstitutioner i Viby eller Skejby.

Samlet set vil en togstation i Harlev fremme den grønne omstilling, få flere biler væk fra vejene og sikre mobilitet og pendlermuligheder for nuværende borgere, og når antallet af borgere øges voldsomt de nærmeste år.

Vi ser frem til en god proces med Banedanmark og Fællesrådet står gerne til disposition ved spørgsmål og planlægning fremover.

Med venlig hilsen

[Redacted signature]

[Redacted contact information]

[Redacted footer]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar fra Laven lokalraad

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861278

Dato: 16 10-2022 19:53:27

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar fra Laven lokalraad.eml
[2] Høringssvar-fra-Laven-lokalråd 16. oktober 2022.docx

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar fra Laven lokalraad
Sendt: 16-10-2022 19:52
Bilag: Høringssvar-fra-Laven-lokalråd 16. oktober 2022.docx;

54F

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Hej

Hermed vedhæftet høringssvar på vegne af Laven lokalråd.

Mvh

[REDACTED]

Kære undersøgere og Kære beslutningstagere

Hermed høringssvar til projekt "Ny bane Silkeborg-Aarhus", stilet til Banedanmark og Byrådet i Silkeborg Kommune og Byrådet Skanderborg Kommune

Laven Lokalråd siger:

NEJ til C3 og C4

- C3 og C4 medfører reduktion af driften på den nuværende bane igennem Laven. Jf. borgermøde d. 29/9-22 på Klank Idrætscenter. Altså en forringelse for rigtig mange borgere på denne strækning.

Hele grundlaget for den politiske beslutning er blevet lanceret som forbedringer af mulighederne i den kollektive trafik. Forringelser af den eksisterende togdrift fremgår ikke som en del af beslutningen. Derfor undrer det Laven Lokalråd, at C3 og C4 overhovedet er bragt i spil.

Laven – Byen med jernbane igennem 150 år. Nu og historisk set er Laven en stationsby og har en stærk identitet som sådan. Togbanen og den regelmæssige togdrift er en livsnerve for byen. Mange familier har bosat sig og baseret deres arbejde, skole, uddannelse, sports- og fritidsaktiviteter, på en velfungerende togdrift med minimum et tog i timen i begge retninger.

Dertil kommer

- C3 og C4 vil komme til at skære igennem bevaringsværdig natur- og kulturlandskab. Dette til stor skade for både natur og mennesker.

Bekymringer i forhold til C1

- Vi stiller os også meget tvivlende overfor, om rejsende fra hele området nord for søen vil køre, cykle eller tage bus til Silkeborg station. Transport- og parkeringstiden til Silkeborg Banegård bør tages i betragtning, - ikke mindst når hovedargumentationen for hele linjeføringen er "14 minutter" sparet togtid.

Dertil kommer også rejsetiden fra Århus Banegård til "bestemmelsesstedet.

Vi er på den baggrund bekymret for, at målgruppen for C1 er meget begrænset, og at det netop primært vil være relevant for borgere i Silkeborg Midtby – med uddannelse/job i Århus Midtby.

- Der bør være en opmærksomhed på, at investeringer i den fremtidige kollektive trafik ikke favoriserer borgere i Silkeborg Midtby frem for borgere i nyere boligområder og i mindre lokalsamfund. Den kollektive trafik kan have afgørende betydning for et lokalsamfunds udvikling og fremtidige eksistens.

Pas på natur og klima, - og undersøg alternative løsninger

- C1 er den mindst ringe løsning af C1, C3 og C4, - men er en ny banestrækning den bedste løsning, hvis det handler om at forbedre den kollektive trafik mellem Herning, Silkeborg og Århus?
- Har man undersøgt andre kollektive trafikformer?
 - Andre løsninger end togbanen kunne netop inkludere stop i **flere byer** - og samtidig give langt større fleksibilitet i forhold til fremtidige nye muligheder inden for klima- og miljøvenlige transportformer
 - Busspor på motorvejen mellem Herning og Århus med el-ledning i eller over vejen, stop ved egnede til- og frakørsler?
- Fremtiden inden for kollektiv persontransport bør undersøges, så vi ikke står med en håbløs forældet løsning om 10-12 år, - når denne bane tidligst vil kunne stå færdig, – ovenikøbet med diesel som drivmiddel.

Venlig hilsen



Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar fra lokal borger vedrørende linjeføring for ny bane fra Aarhus til Silkeborg

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861367

Dato: 09 10-2022 14:58:13

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar fra lokal borger vedrørende linjeføring for ny bane fra Aarhus til Silkeborg.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar fra lokal borger vedrørende linjeføring for ny bane fra Aarhus til Silkeborg
Sendt: 09-10-2022 14:58

55B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Til Bane Danmark

Høringssvar vedrørende linjeføring for ny bane Aarhus - Silkeborg:

Jeg støtter C1 linjeføring og er imod linjeføring C3 og C 4 !

Begrundelse:

Det er vigtigt at undgå flere tog på den aktuelle linjeføring gennem boligkvarteret i Sejs-Svejbæk, da det vil øge den sundhedskadelige støj og vibrationer, som togene forårsager. Desuden vil flere tog øge de trafikale gener på grund af flere bom lukninger ved overgangen Bordalsvej i Sejs-Svejbæk.

Det er vigtigt at værne om sammenhængende naturområder/ skove og undgå at fragmentere dem med anlægsarbejde og opsætning af hegn eller andre barrierer. Derfor afviser jeg en toglinje(C3) tværs igennem Linå Vesterskov. Derimod skulle linjeføringen følge motorvejen(C1), hvor nye skader på sammenhængende natur og nye barrierer undgås, fordi C1 pladseres i landskabet der i forvejen er præget af byggeri af motorvej.

C1 linjeføring ville ved at følge motorvejen og Nordskovvejen give mulighed for at betjene borgerne i det nordlige Silkeborg ved at der etableres et togstop fx ved Hårup eller ved motorvejsafkørsel mod Resenbro. Der sker en væsentlig udbygning i Silkeborg nord bl.a. med ny bydel Eriksborg. Et togstop, hvor der er tilknyttet tilstrækkeligt med P-pladser ville kunne spare borgerne i området Silkeborg nord, Skærbæk, Resenbro, Hårup den langsomme tur igennem byen til Silkeborg banegård, hvor parkeringsmuligheder er begrænset og således aflaste bytrafikken og området omkring Silkeborg station.

Selv om togstop altid kræver lidt ekstra tid, er det set for mig som lokal borger vigtigere, at der er tog til de mange frem for højhastighedstog til de få...

Linjeføring C1 er den der er bedst egnet til på sigt at blive udbygget til dobbelt spor og evt. godstransport.

Jeg ønsker at der foretages en grundig forundersøgelse for at finde den bedste løsning:

Når den bedste løsning ikke kan bygges, fordi den er dyrere end den billigste løsning, så lad være med at bygge, evt vente til der er penge !!! Kæmpe anlægsarbejde som banelinjer og motorveje har en stor indflydelse på de lokale beboers trivsel og præger området i 100 år, så man skal tænke sig om og ikke kun tænke på økonomien !

Med venlig hilsen

[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar fra Låsby

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861329

Dato: 14 10-2022 10:43:18

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar fra Låsby.eml
[2] Høringssvar.pdf
[3] medunderskrivere.pdf

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar fra Låsby
Sendt: 14-10-2022 10:42
Bilag: Høringssvar.pdf; medunderskrivere.pdf;

56B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Til rette vedkommende,

Hermed fremsendes høringssvar vedr. baneprojektet Aarhus-Silkeborg.
Høringssvaret findes vedhæftet til denne mail sammen med et bilag, som dokumenterer vores 422 medunderskrivere.

På vegne af afsenderne,

[REDACTED]

[REDACTED]

Oktober 2022

Låsby

Høringssvar vedr. ny jernbanestrækning Aarhus - Silkeborg.

I indledningen af debatoplægget for den ny jernbane fra Aarhus til Silkeborg fremgår det, at "formålet [...] er at forbedre den kollektive trafikbetjening i Midt- og Vestjylland. Dette gøres ved at reducere rejsetiden fra Herning og Silkeborg til Aarhus."

Vi bifalder både ambitionen om at forbedre den kollektive trafik i Midt- og Vestjylland og en reduktion af rejsetiden på tværs af Midtjylland. Vi finder det dog både uambitiøst og uforståeligt, at man laver et projekt til 2,2 mia. (<https://www.trm.dk>), hvor der i udgangspunktet "kun" stiles efter at forbedre den kollektive trafik for grupper og områder, som allerede har udmærkede tilbud. I Herning, Silkeborg og Århus findes der allerede jernbaner og gode togforbindelser. Der hvor den kollektive trafik for alvor halter i Danmark, er i landområder og mindre byer. Hvis man for alvor vil flytte bilister over i togene, bør man tilbyde rimelig offentlig transport til borgerne udenfor de større byer. Som det fremgår af data fra Danmarks Statistik, ligger "de kommuner, hvor andelen af husstande med flere biler er størst [...] rundt om de største bykommuner i Jylland og på Fyn." (<https://www.kollektivtrafik.dk>) Det billede tegner sig også i Låsby. Årsagen til de mange biler, er den kollektive transport, som man byder områder som vores. Med bus tager det 50 minutter at tilbagelægge de 26 km fra Låsby til Rutebilstationen i Århus. Den tur tager kun tager 25 minutter i bil. Det betyder, at man ikke vælger bussen, medmindre man ikke har andre muligheder.

Vi vil opfordre politikerne til at huske den store del af landet, hvor den offentlige transport fortsat har stort forbedringspotentiale. Hvis ønsket er færre biler på vejene, så tilbyd ordentlige løsninger der, hvor de mangler.

Låsby er vokset støt de sidste 20 år, og udviklingen fortsætter. Jf. befolkningsprognosen for Skanderborg Kommune vil Låsby's nuværende befolkningstal på 2471 være vokset med 583 individer i 2033, hvor vi runder i omegnen af 3054 borgere. (<https://www.skanderborg.dk>). Skal de mange nye Låsbyensere købe en ekstra bil ligesom os andre? Nej, vel!

I Låsby ønsker vi os et trinbræt, så vi kan få del i goderne ved den jernbane, som kommer til at påføre byen betydelige gener og ulemper. Hvis dét onde ikke kan undgås, bør vi i det mindste kompenseres ved at få del i goderne i form af et trinbræt.

Vi ser dagligt massevis af biler ved rundkørslerne i Låsby. Bilisterne kommer hovedsageligt fra Skanderborg, Hammel og Ry, og de holder i kø om morgenen for at komme på motorvejen til Aarhus eller Silkeborg. Det må antages, at et anseeligt antal af de trafikanter kan flyttes fra deres biler over i et tog. Det kan kun gøres til virkelighed ved at etablere et stop i Låsby på den nye jernbanestrækning.

Hvis et projekt af denne skala skal gennemføres og betales med skatte kroner, bør det gøres rigtigt i første forsøg. Det er spild af vores allesammens penge at lave en halvdårlig løsning, som snart efter afslutning skal forbedres - blandt andet med ekstra stop, som allerede nu efterspørges. Som det fremgår af projektmaterialet, er der allerede opmærksomhed på, at der kan være behov for at hæve farten på strækningen, at implementere en dobbeltsporet løsning på udvalgte strækninger samt yderligere stoppesteder. Vi vil på det kraftigste appellere til, at projektet kører videre med en vision om at gøre det rigtige i første forsøg. Det betyder en dobbeltsporet løsning, og at der indtænkes yderligere stoppesteder - både i Låsby og øvrige steder, hvor det vurderes relevant. For at bibeholde den ønskede rejsetidsreduktion fra Herning til Aarhus kunne der med fordel også arbejdes videre med at øge farten.

De bedste hilsner,



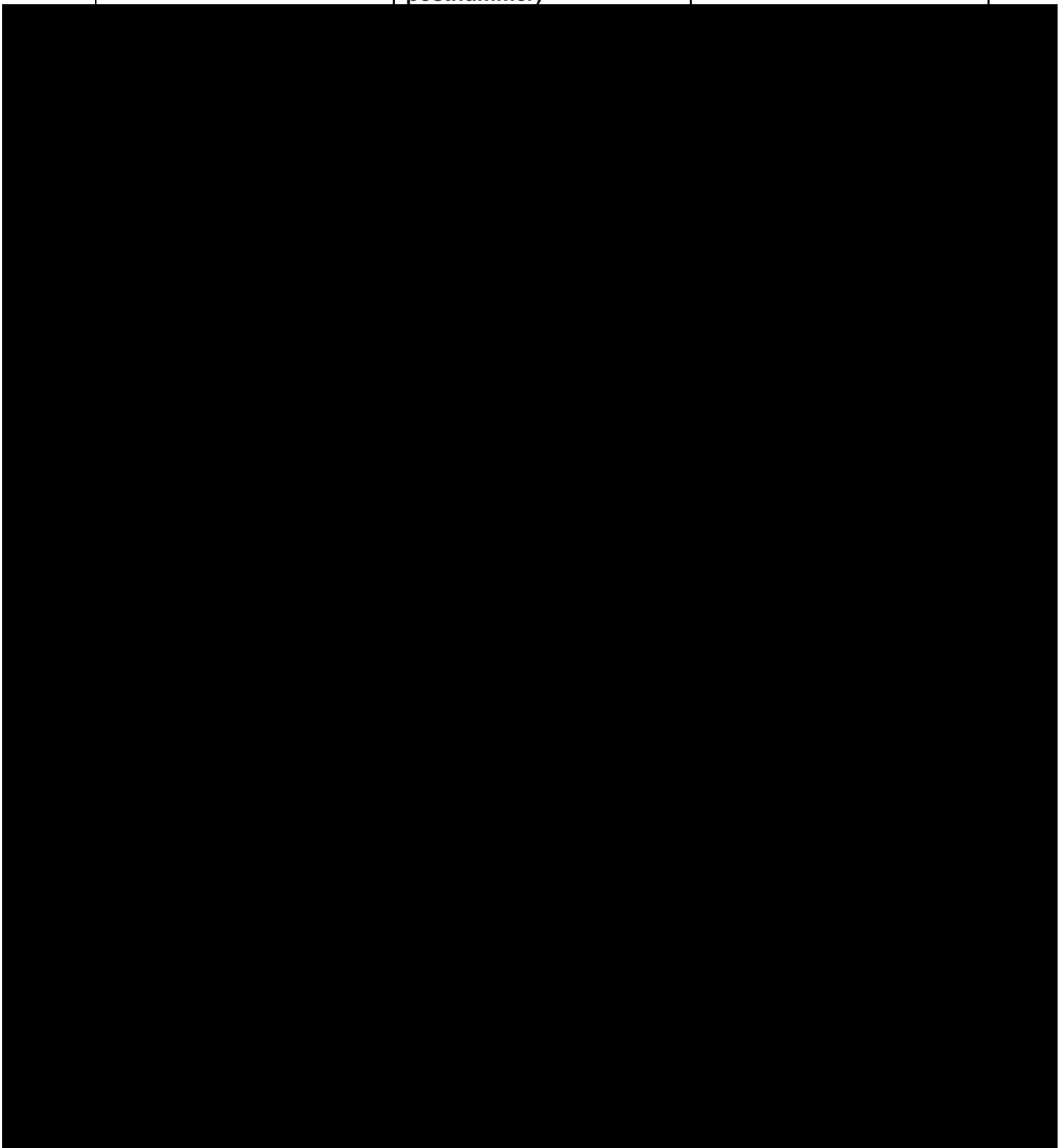
og medunderskrivere
(se bilag)

Oktober 2022

Låsby

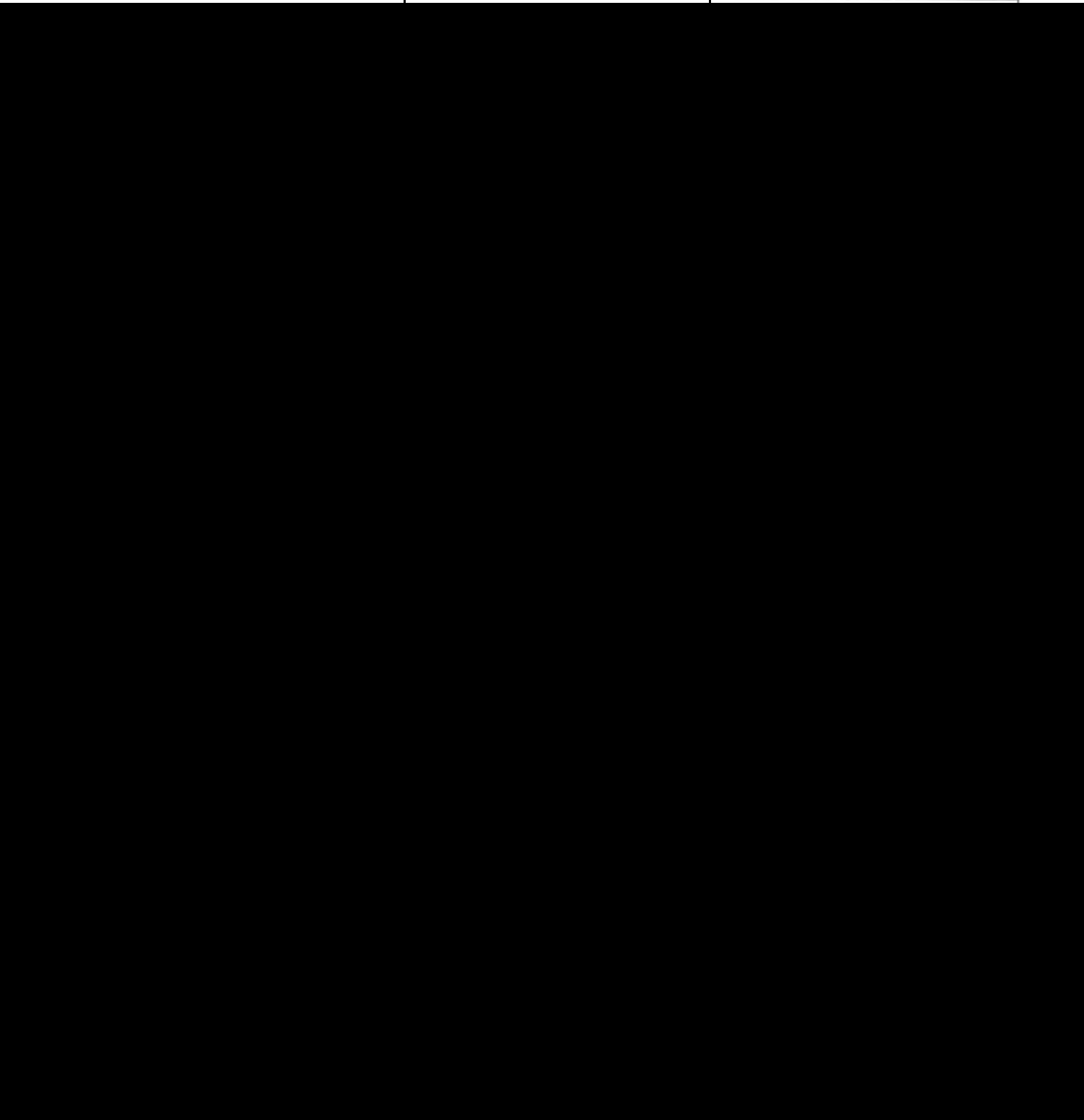
Jeg bekræfter hermed, at jeg er medunderskriver på et fælles høringssvar udfærdiget af [redacted] vedr. den kommende nye jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.

For- og efternavn	Adresse (inkl. by og postnummer)	Underskrift
-------------------	----------------------------------	-------------



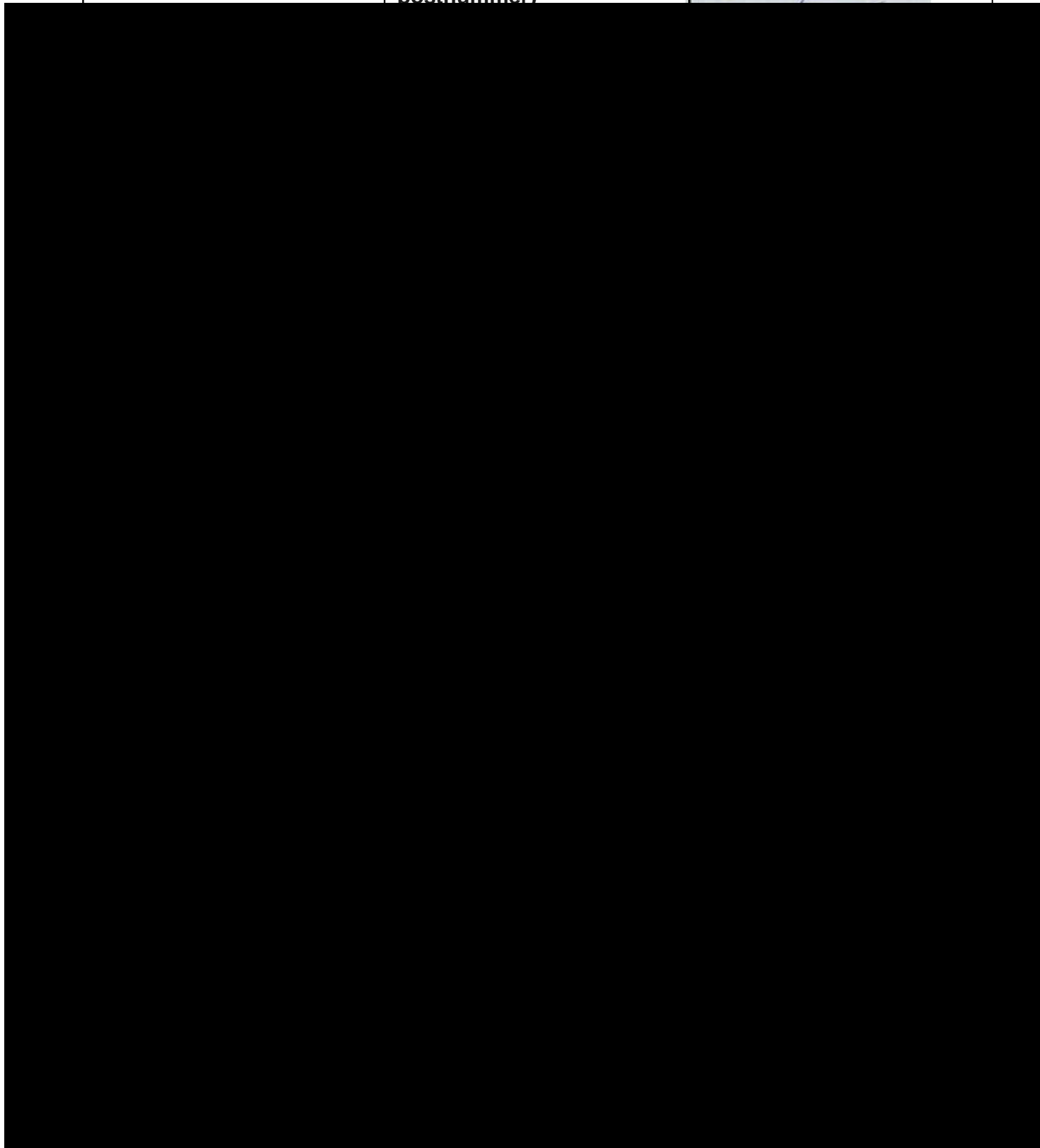
Jeg bekræfter hermed, at jeg er medunderskriver på et fælles høringssvar udfærdiget af [REDACTED] vedr. den kommende nye jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.

For- og efternavn	Adresse (inkl. by og postnummer)	Underskrift
-------------------	----------------------------------	-------------



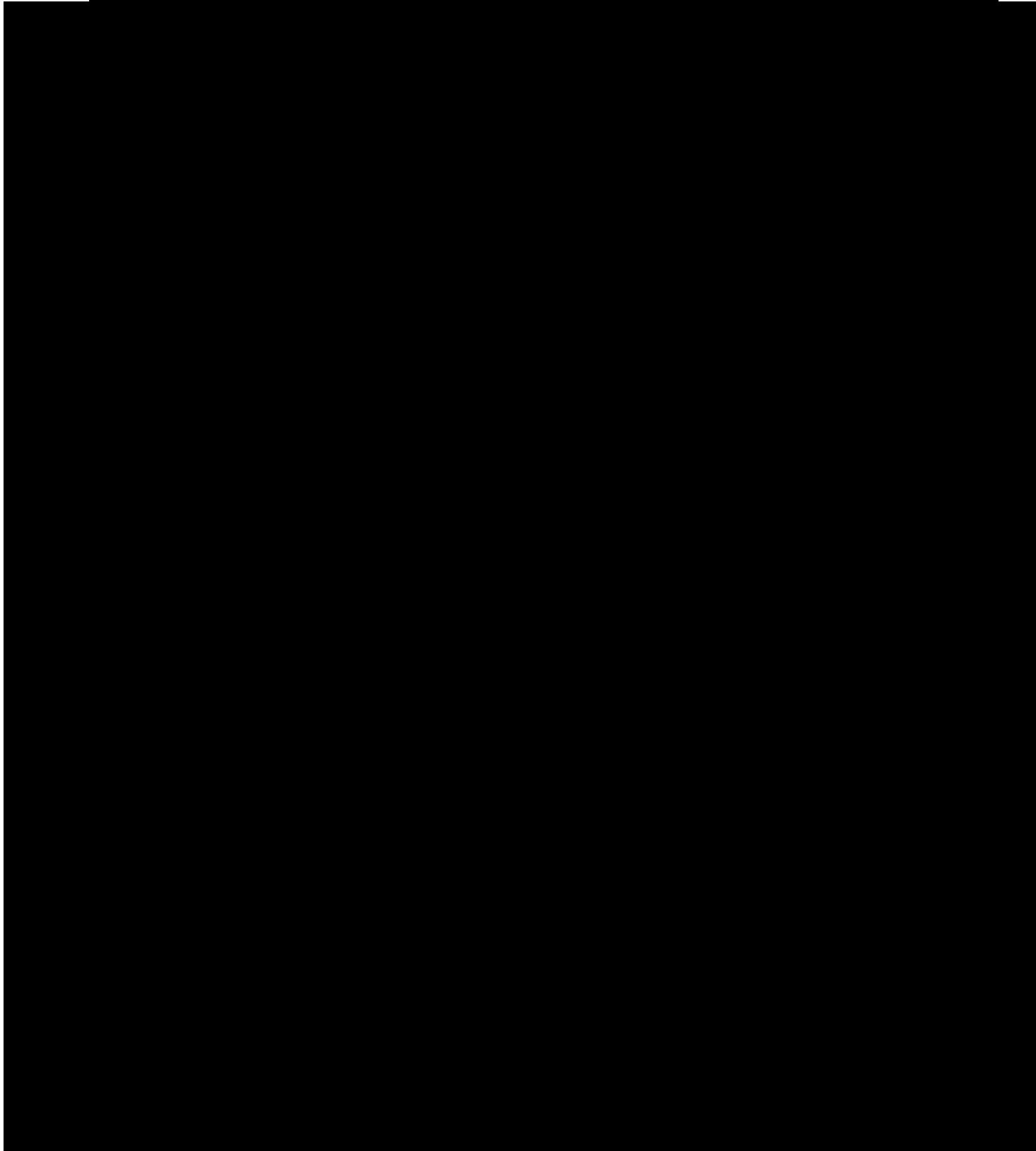
Jeg bekræfter hermed, at jeg er medunderskriver på et fælles høringssvar udfærdiget af [REDACTED] vedr. den kommende nye jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.

For- og efternavn	Adresse (inkl. by og postnummer)	Underskrift
-------------------	----------------------------------	-------------



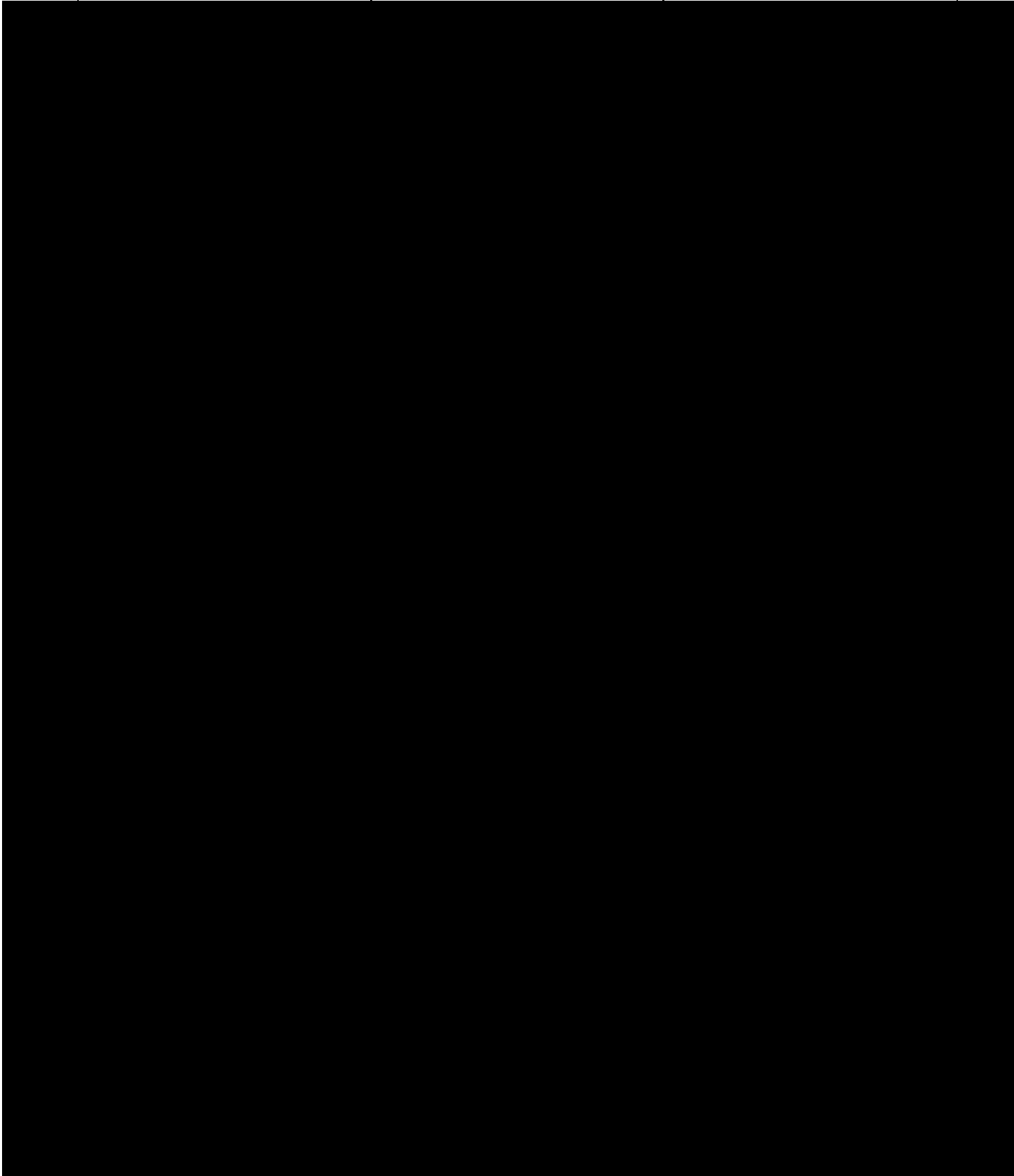
Jeg bekræfter hermed, at jeg er medunderskriver på et fælles høringssvar udfærdiget af [REDACTED] vedr. den kommende nye jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.

For- og efternavn	Adresse (inkl. by og postnummer)	Underskrift
-------------------	----------------------------------	-------------



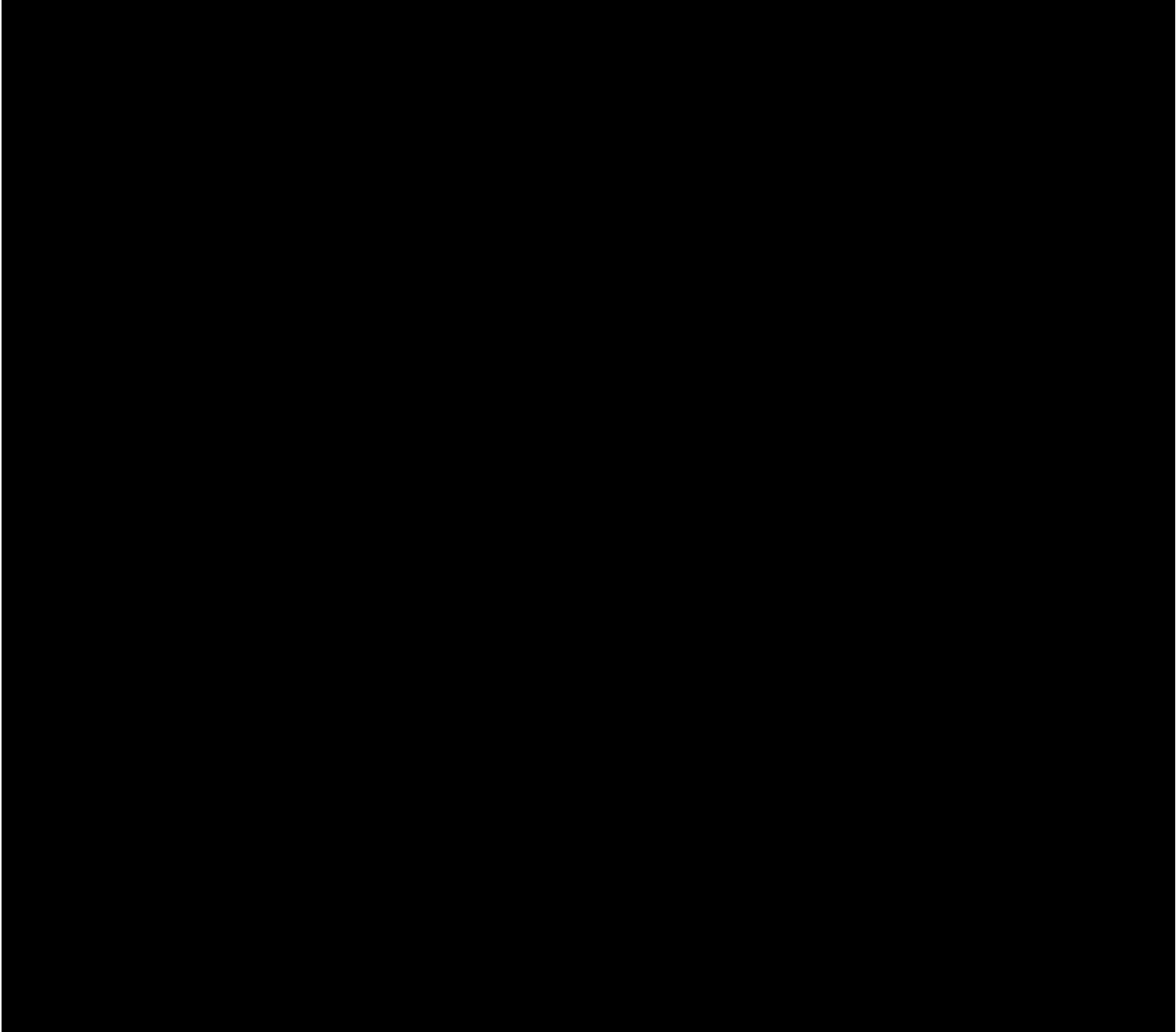
Jeg bekræfter hermed, at jeg er medunderskriver på et fælles høringssvar udfærdiget af [REDACTED] vedr. den kommende nye jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.

For- og efternavn	Adresse (inkl. by og	Underskrift
-------------------	----------------------	-------------



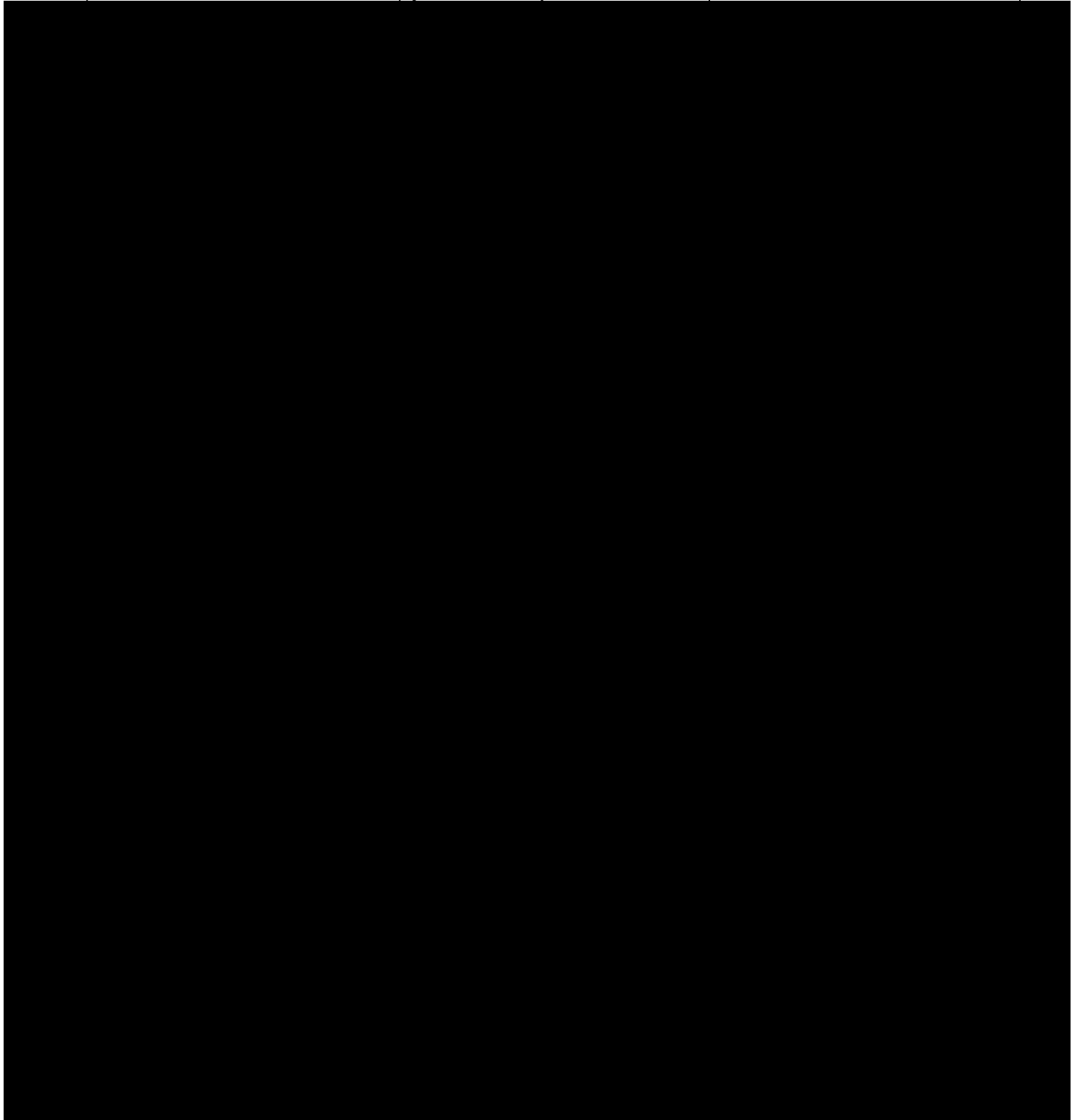
Jeg bekræfter hermed, at jeg er medunderskriver på et fælles høringssvar udfærdiget af [REDACTED] vedr. den kommende nye jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.


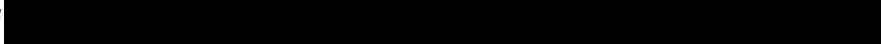
For- og efternavn	Adresse (inkl. by og postnummer)	Underskrift
-------------------	----------------------------------	-------------



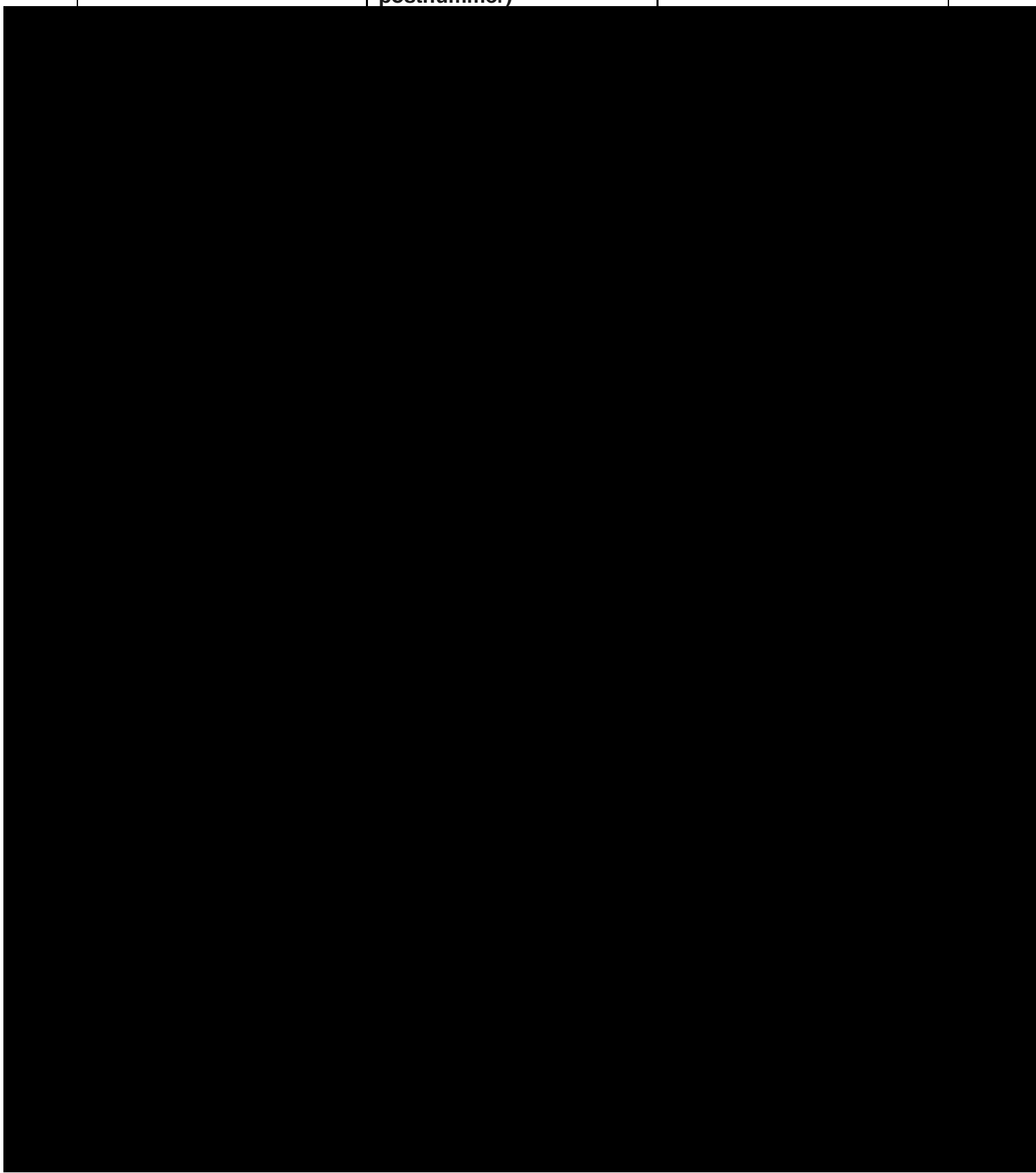
Jeg bekræfter hermed, at jeg er medunderskriver på et fælles høringssvar udfærdiget af [REDACTED] vedr. den kommende nye jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.

For- og efternavn	Adresse (inkl. by og postnummer)	Underskrift
-------------------	----------------------------------	-------------



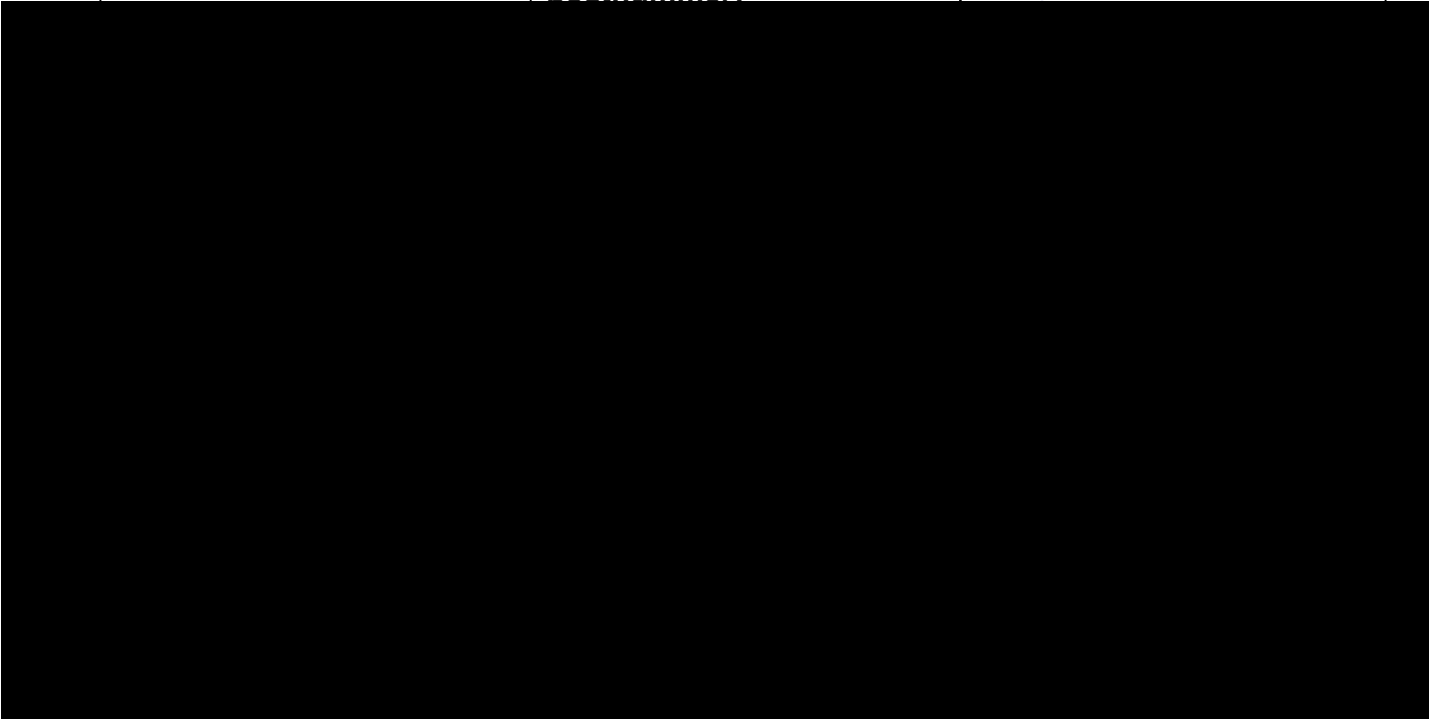
 .iJ Jeg bekræfter hermed, at jeg er medunderskriver på et fælles høringssvar udfærdiget af  vedr. den kommende nye jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.

For- og efternavn	Adresse (inkl. by og postnummer)	Underskrift
-------------------	----------------------------------	-------------



Jeg bekræfter hermed, at jeg er medunderskriver på et fælles høringssvar udfærdiget af [redacted] vedr. den kommende nye jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.

For- og efternavn	Adresse (inkl. by og postnummer)	Underskrift
-------------------	----------------------------------	-------------



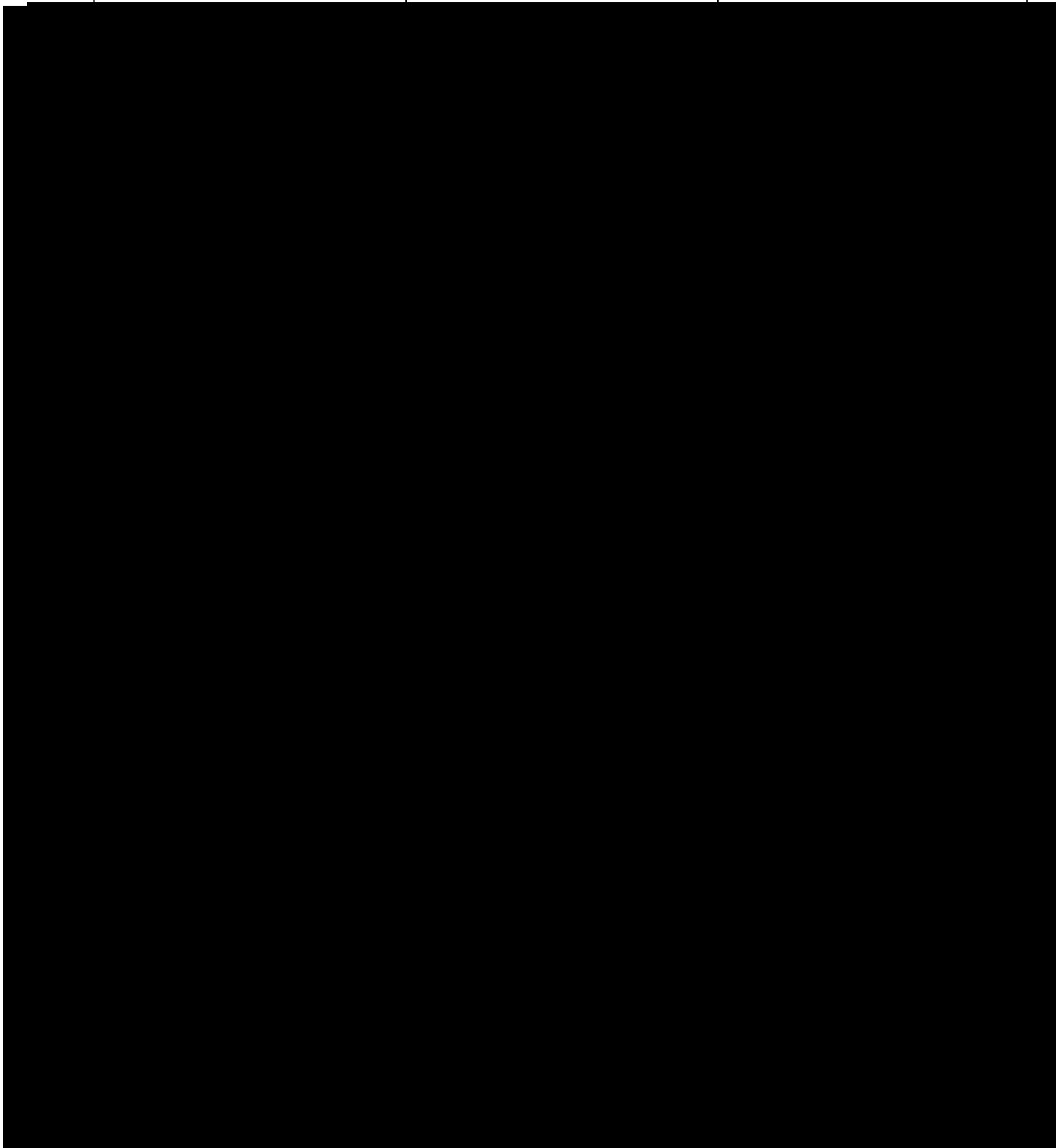
Jeg bekræfter hermed, at jeg er medunderskriver på et fælles hørings svar udfærdiget af [redacted] vedr. den kommende nye jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.

For- og efternavn	Adresse (inkl. by og postnummer)	Underskrift
-------------------	----------------------------------	-------------



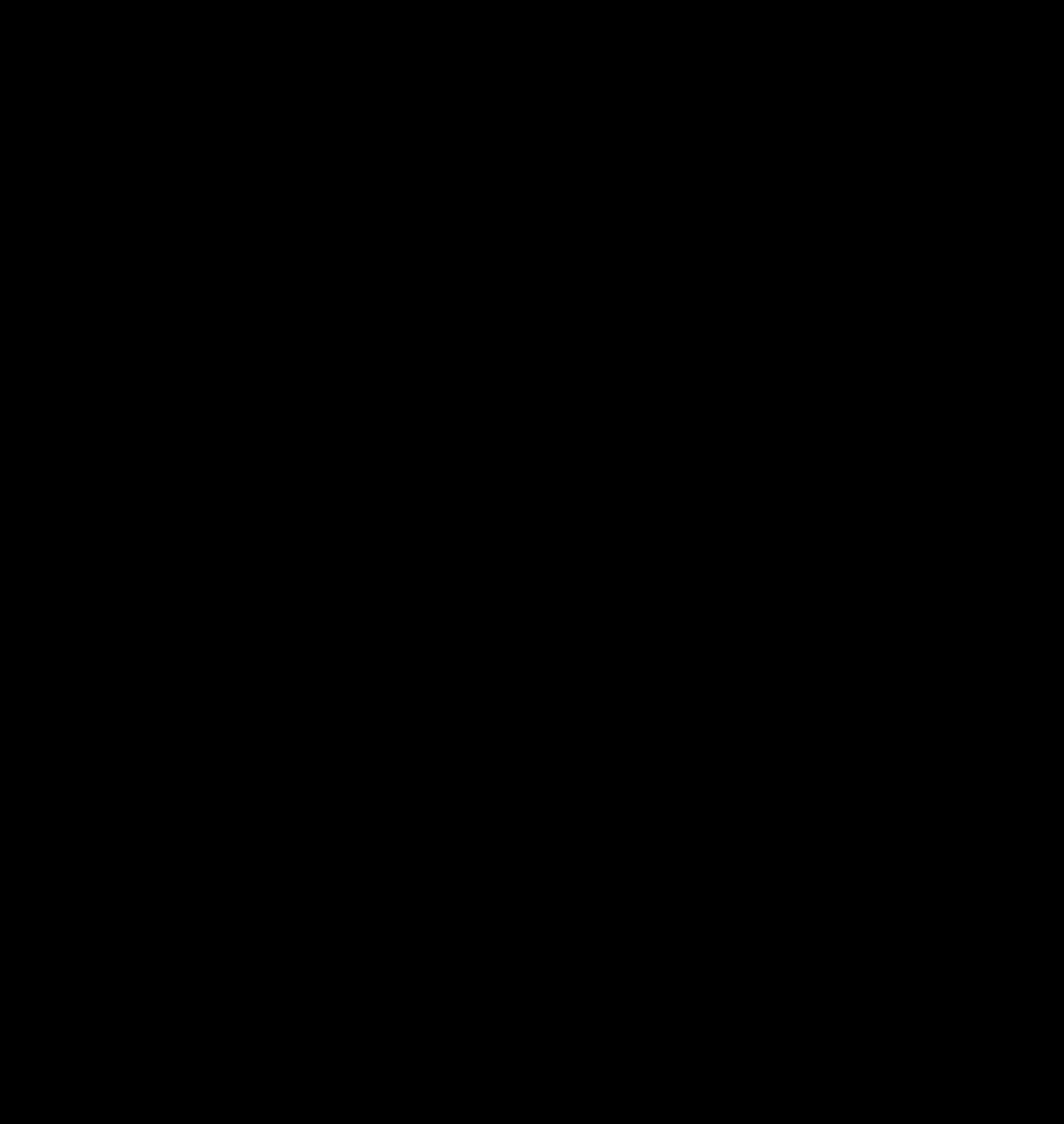
Jeg bekræfter hermed, at jeg er medunderskriver på et fæH s høringssvar udfærdiget af [REDACTED] vedr. den kommende nye jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.

For-ogefternavn	Adresse (inkl. by og	Underskrift
-----------------	----------------------	-------------



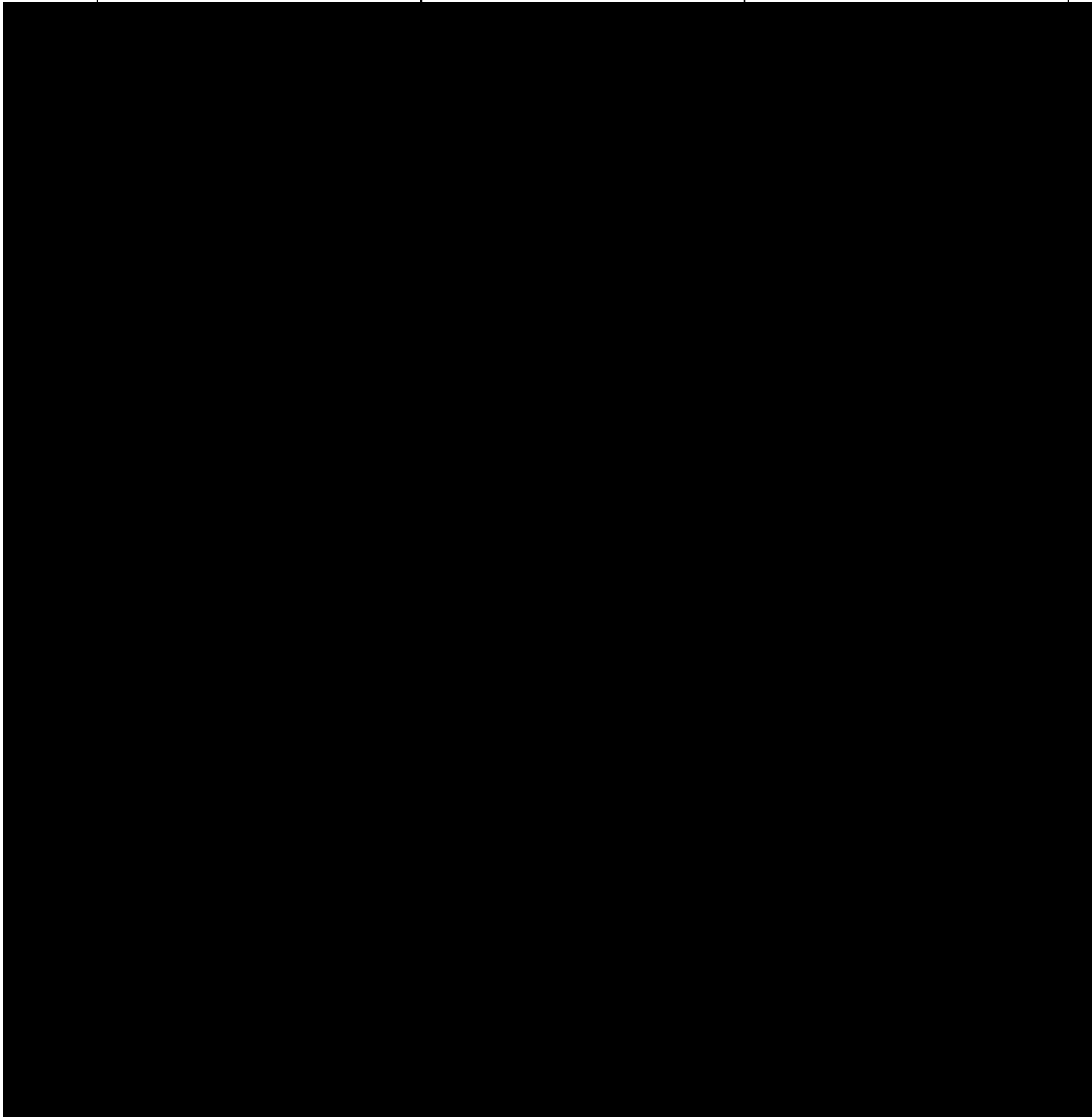
Jeg bekræfter hermed, at jeg er medunderskriver på et fælles høringssvar udfærdiget af [REDACTED] vedr. den kommende nye jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.

For- og efternavn	Adresse (inkl. by og postnummer)	Underskrift
-------------------	----------------------------------	-------------



Jeg bekræfter hermed, at jeg er medunderskriver på et fælles høringssvar udfærdiget [redacted] vedr. den kommende nye jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.

For- og efternavn	Adresse (inkl. by og	Underskrift
-------------------	----------------------	-------------

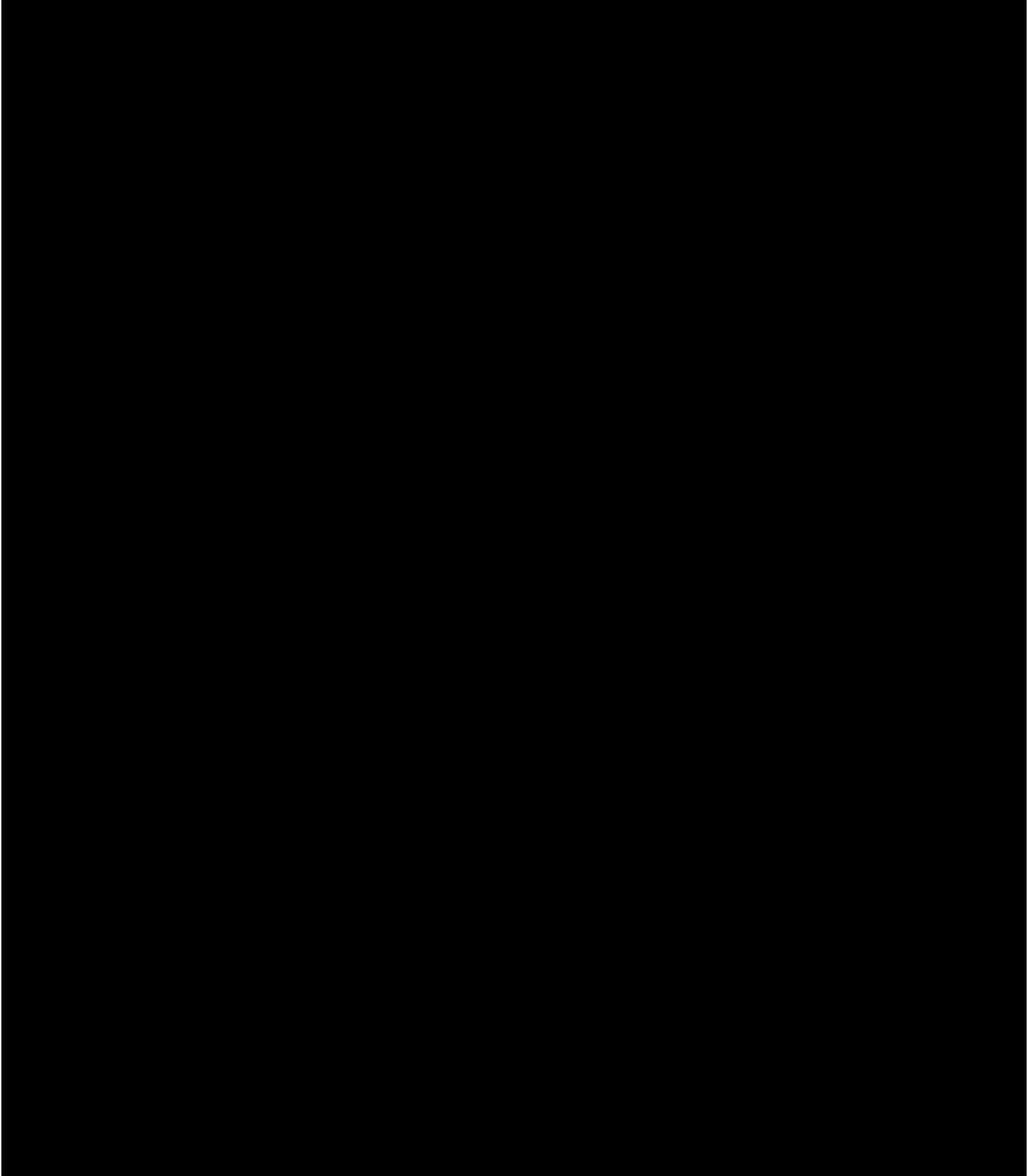


Jeg bekræfter hermed; at jeg er medunderskriver på et fælles høringssvar udfærdiget af [redacted] vedr. den kommende nye jernbane mellem Aarhus og Slikeborg.

For- og efternavn	Adresse (inkl. by og postnummer)	Underskrift
-------------------	----------------------------------	-------------

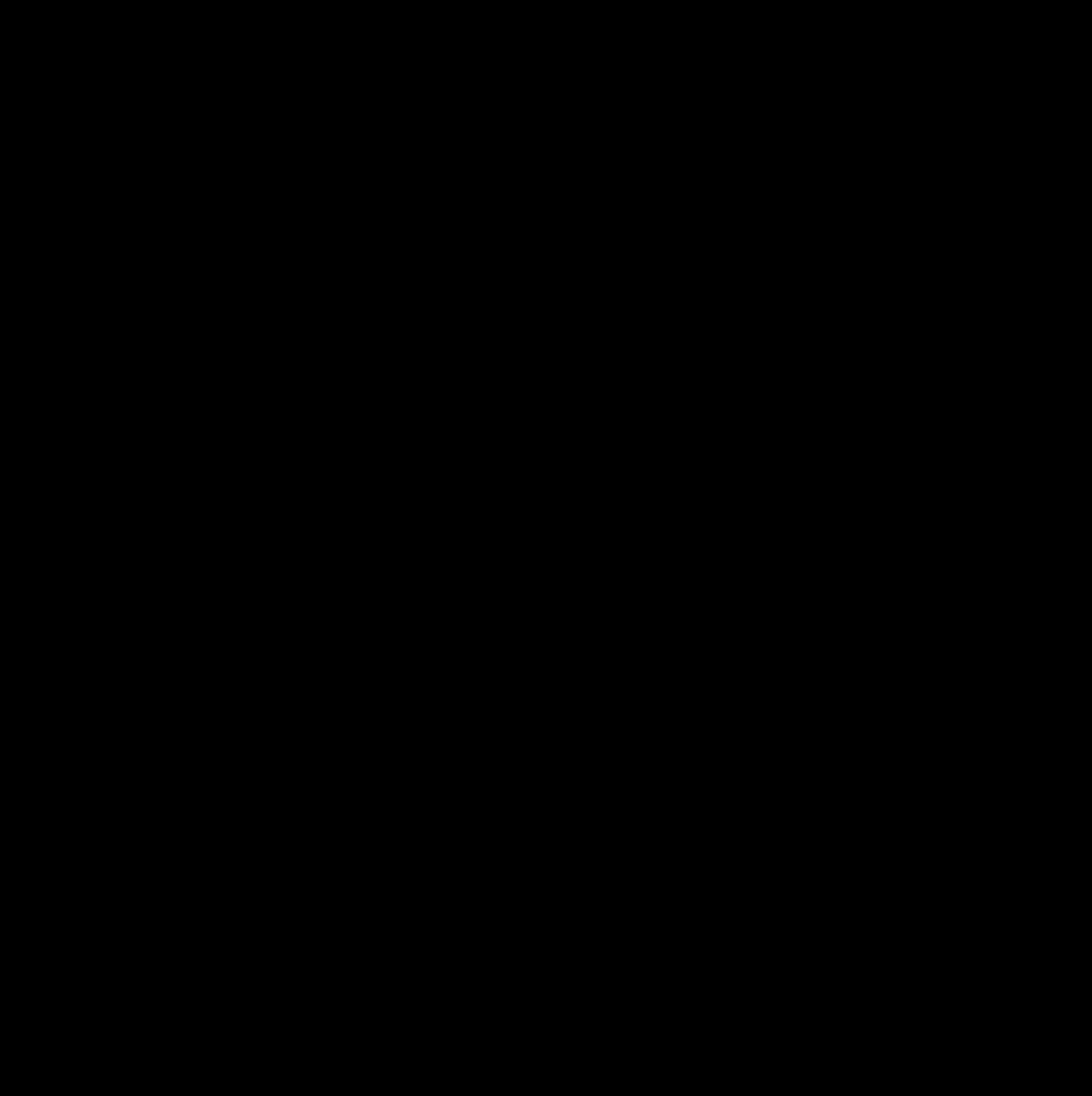


Jeg bekræfter hermed; at jeg er medunderskriver på et fælles høringssvar udfærdiget af [REDACTED] vedr. den kommende nye Jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.



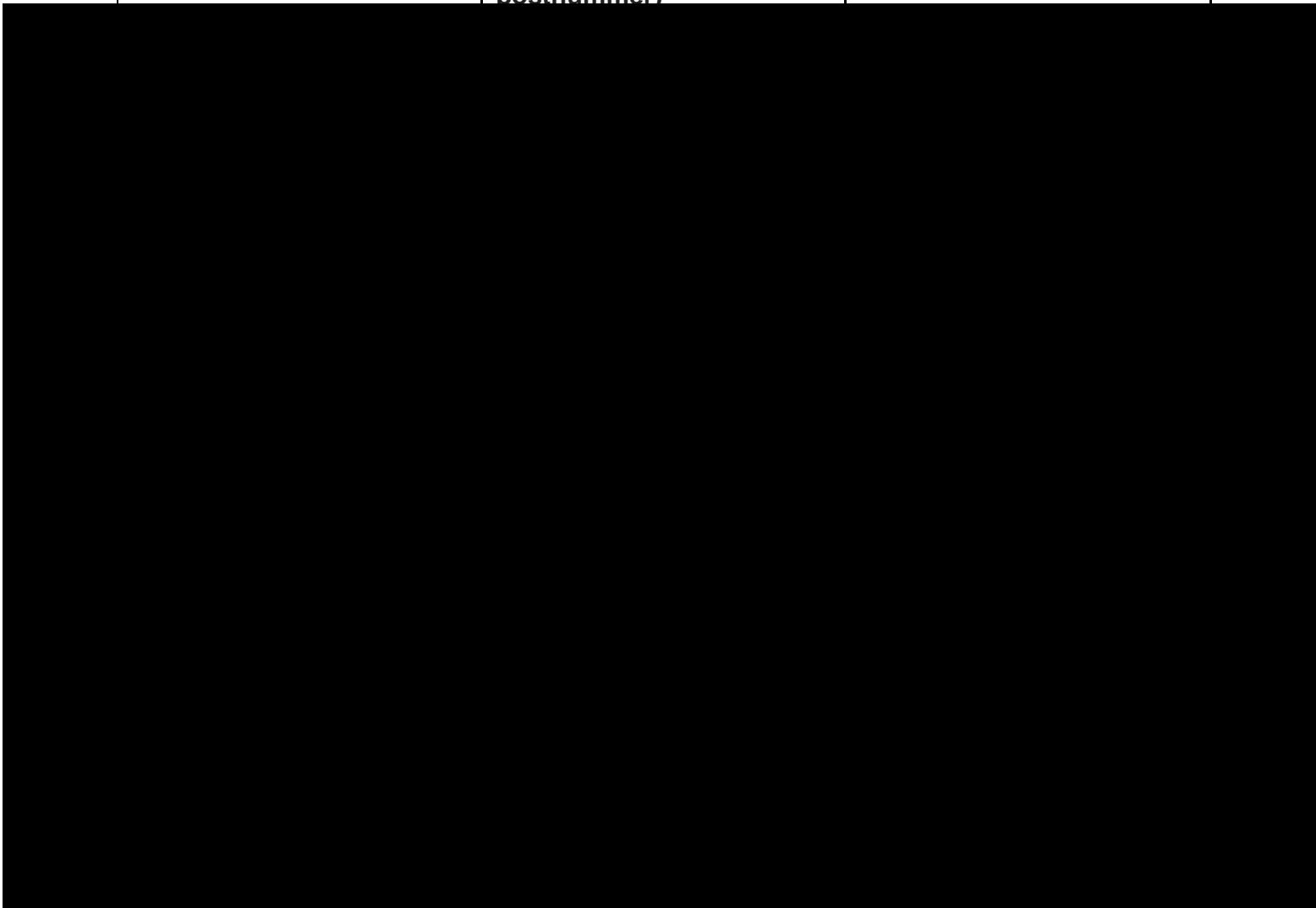
Jeg bekræfter hermed; at jeg er medunderskriver på et fælles høringssvar udfærdiget af [REDACTED] vedr. den kommende nye jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.

For- og efternavn	Adresse (inkl. by og	Underskrift
-------------------	----------------------	-------------



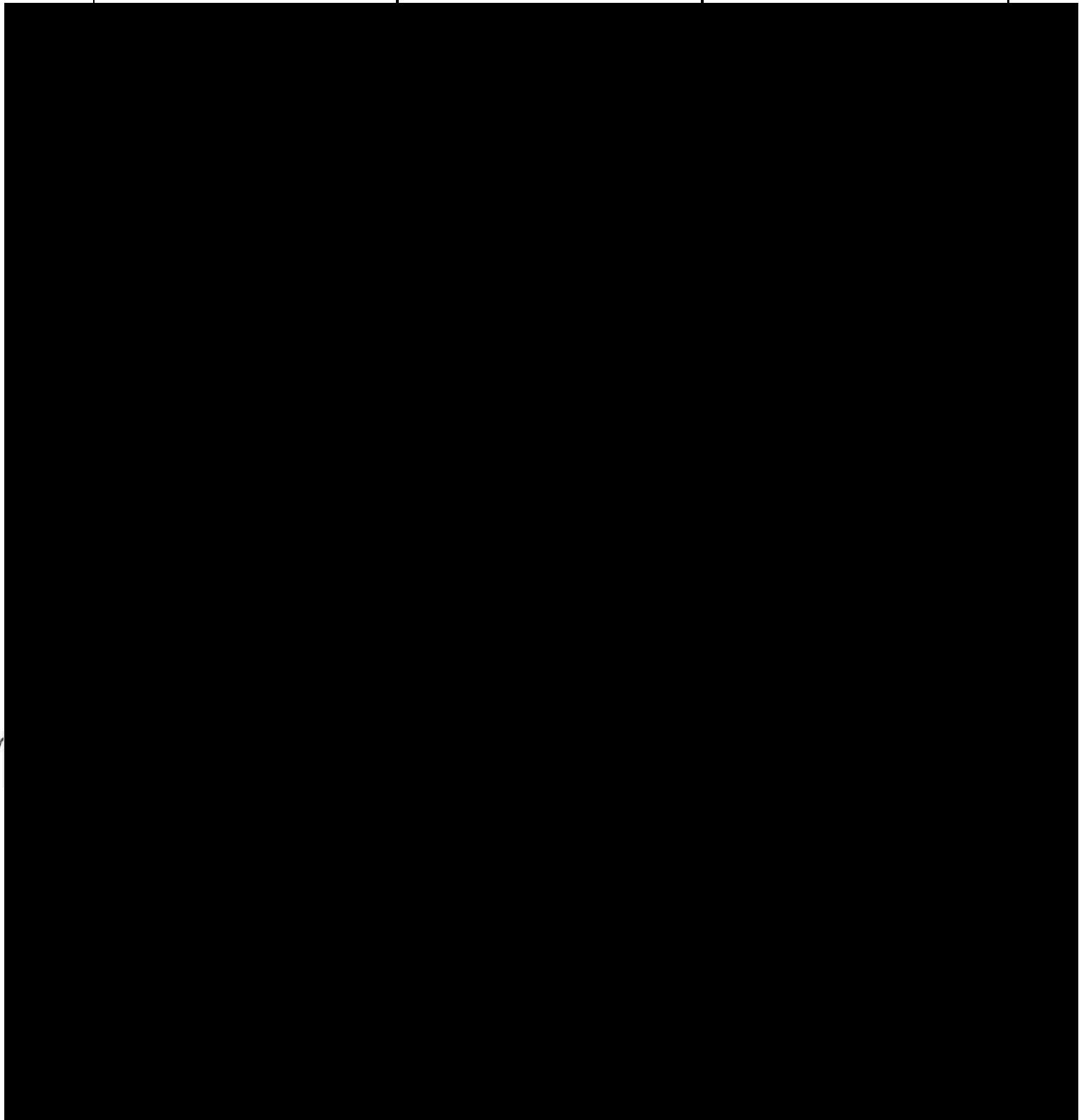
Jeg bekræfter hermed, at jeg er medunderskriver på et fælles høringssvar udfærdiget af [REDACTED] vedr. den kommende nye jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.

For- og efternavn	Adresse (inkl. by og postnummer)	Underskrift
-------------------	----------------------------------	-------------



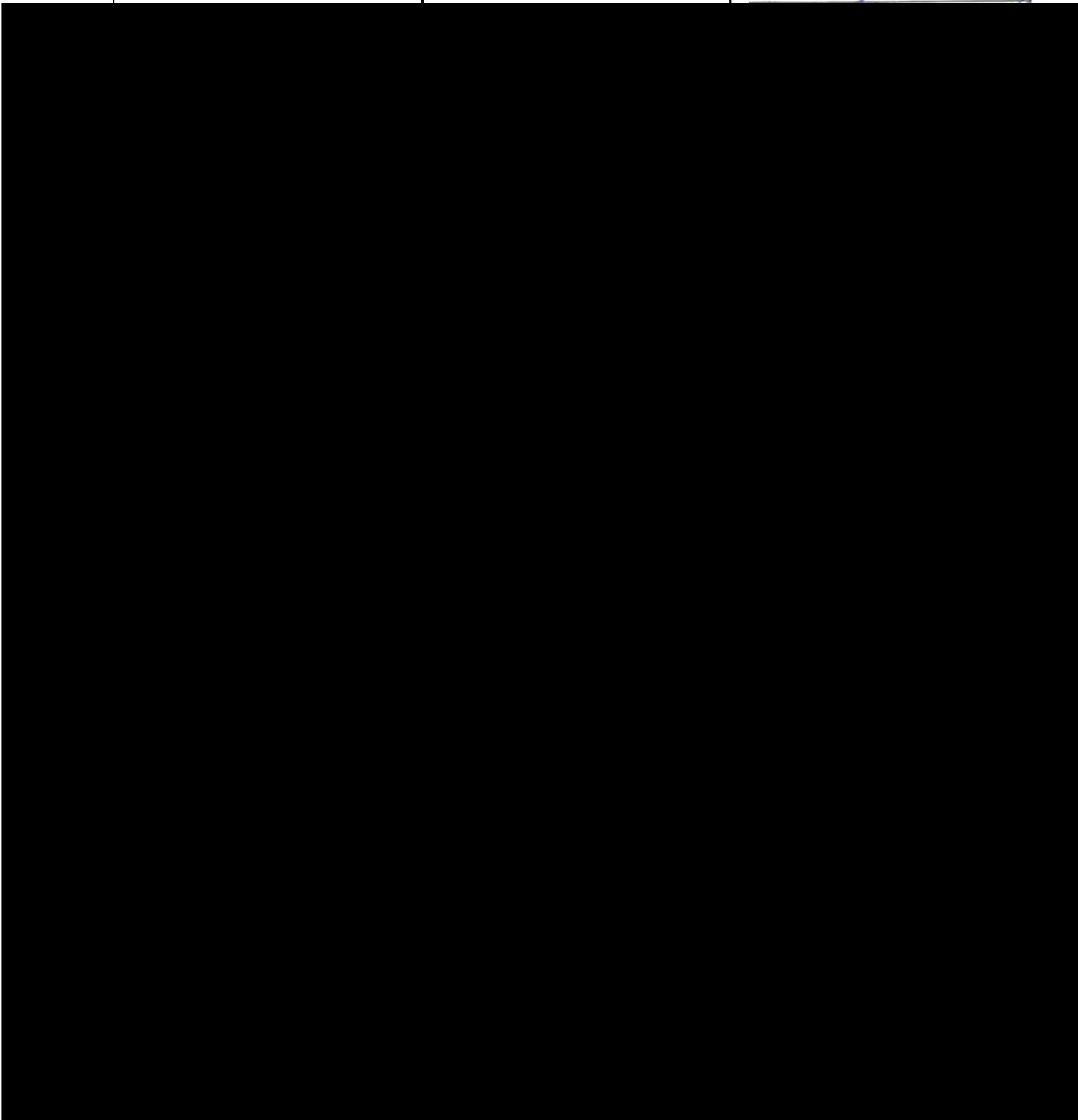
Jeg bekræfter hermed, at jeg er medunderskriver på et fælles høringssvar udfærdiget af [REDACTED] vedr. den kommende nye jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.

For- og efternavn	Adresse (inkl. by og	Underskrift
-------------------	----------------------	-------------

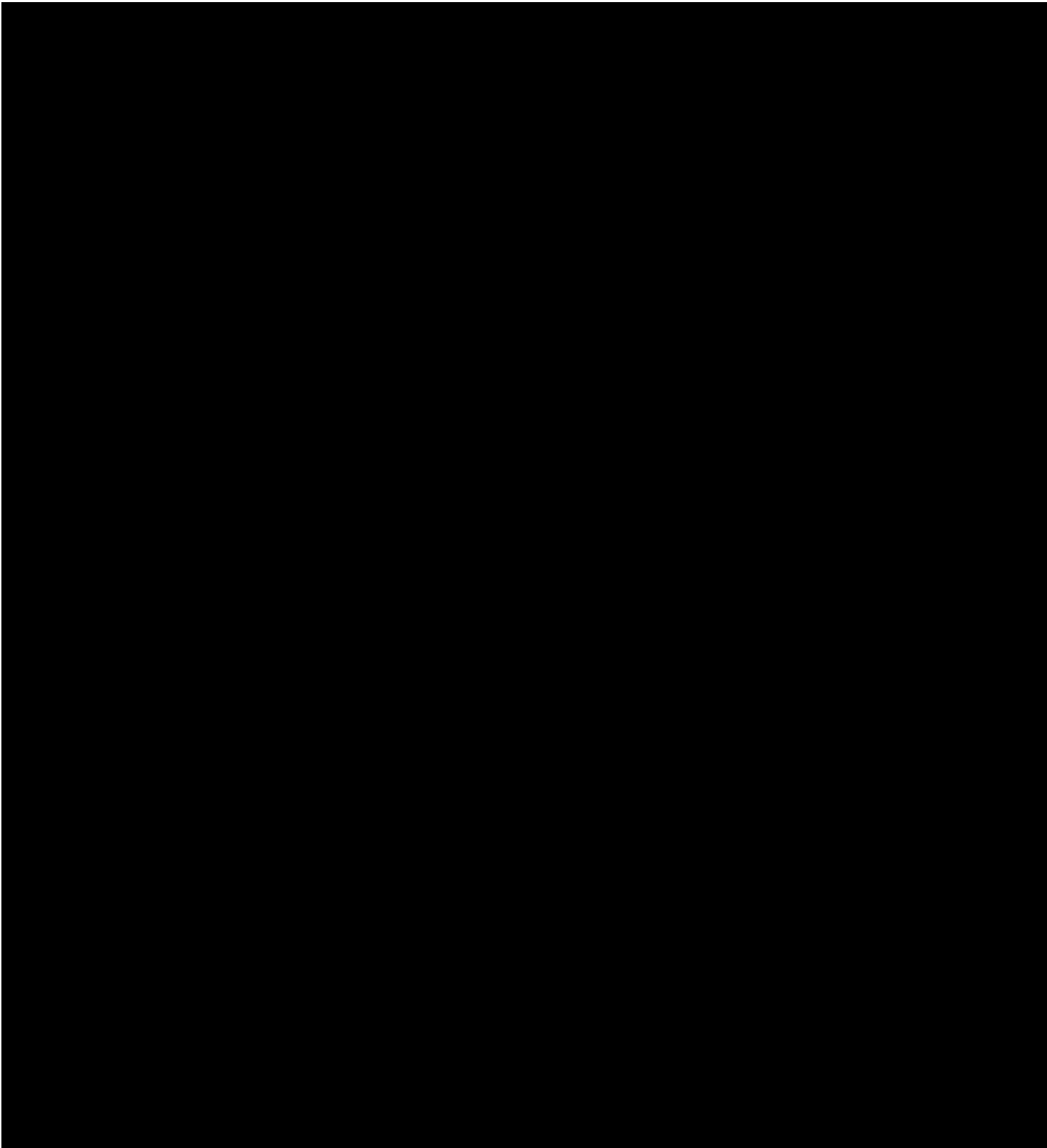


Jeg bekræfter hermed, at Jeg er medunderskriver på et fælles høringssvar udfærdiget af [REDACTED] vedr. den kommende nye jernbane mellem Aarhus og Slikeborg.

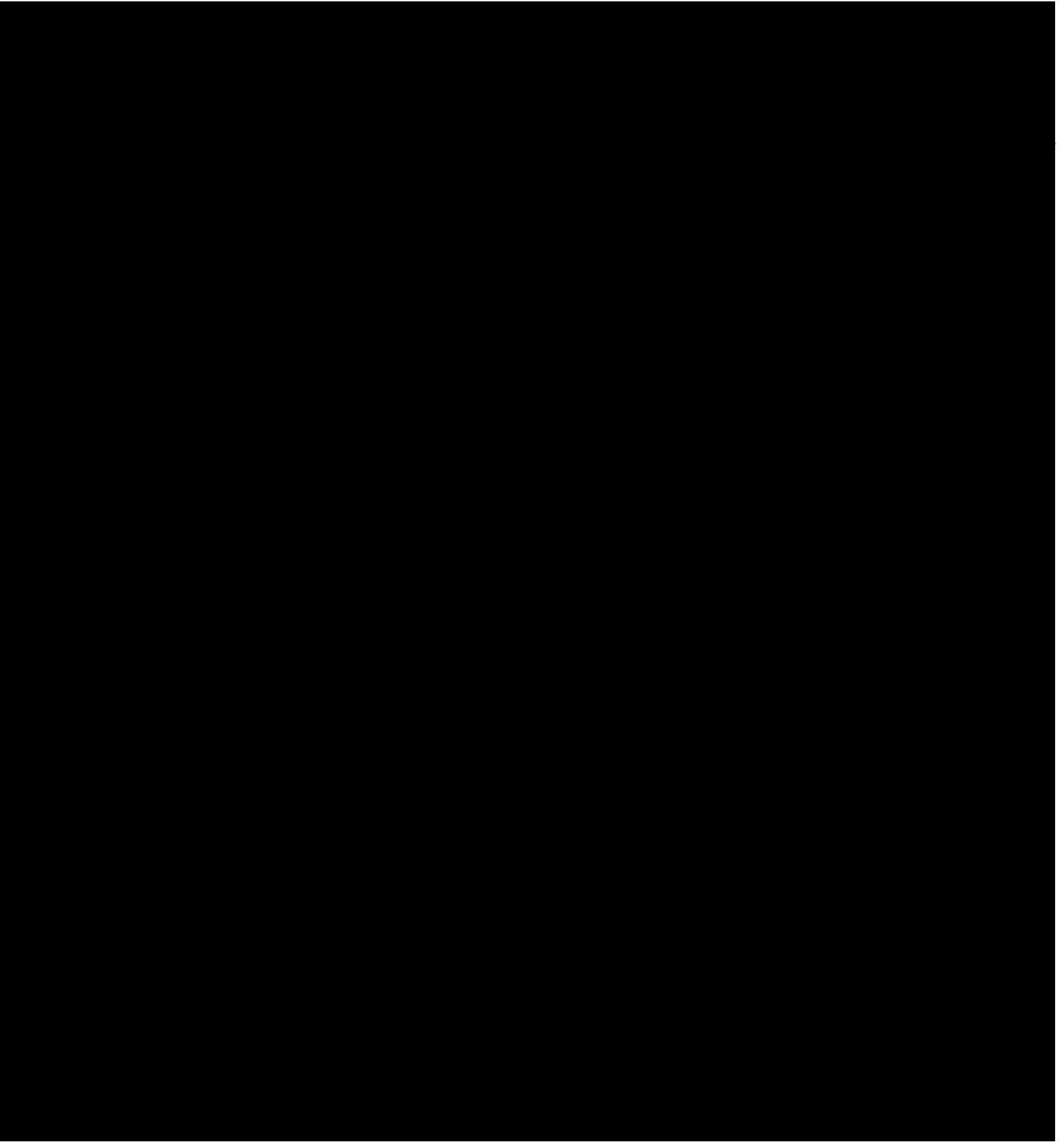
For- og efternavn	Adresse (inkl. by og	Underskrift
-------------------	----------------------	-------------



Jeg bekræfter hermed, at jeg er medunderskriver på et fælles høringssvar udfærdiget af [REDACTED] vedr. den kommende nye jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.

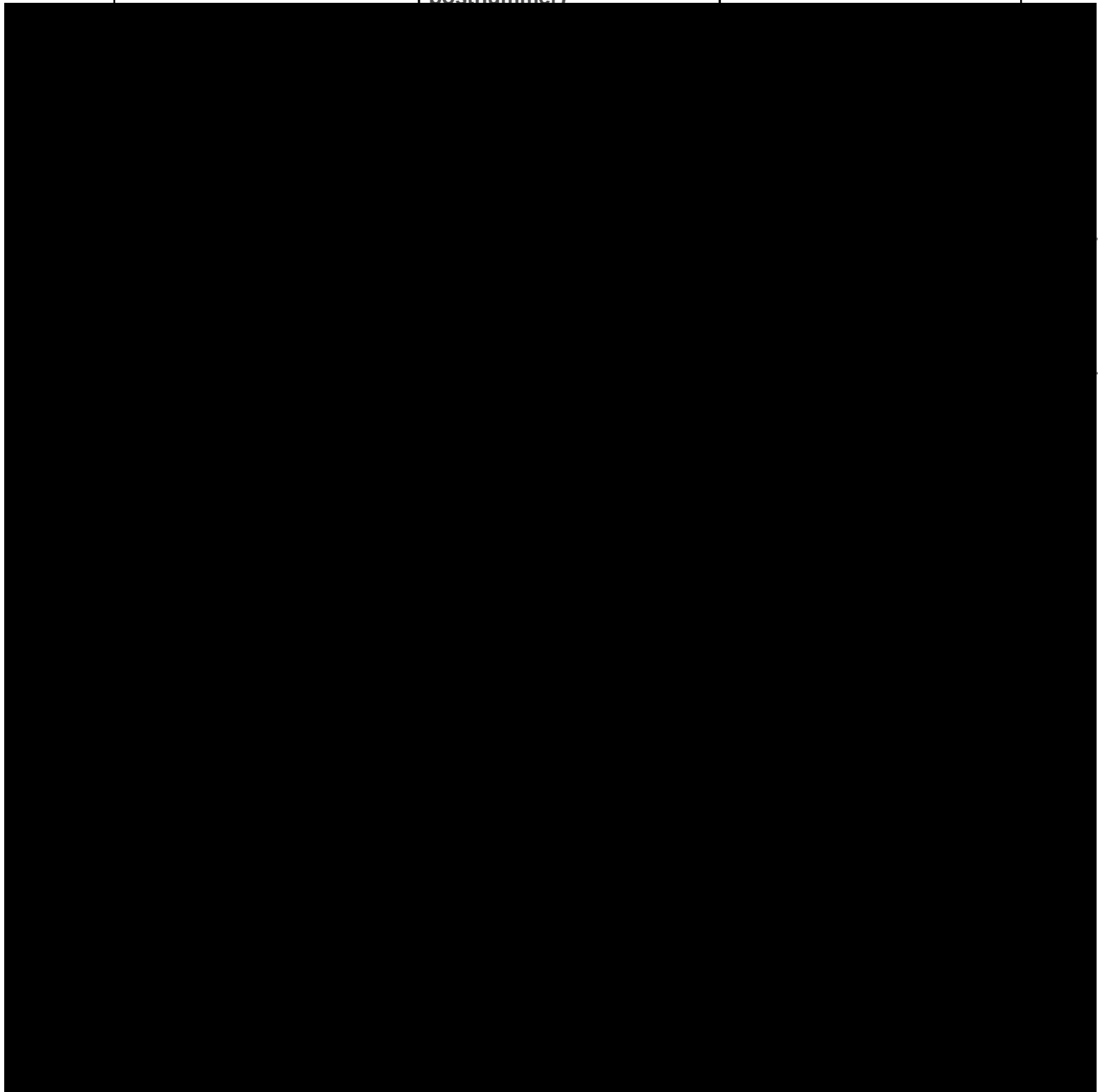


Jeg bekræfter hermed; at jeg er medunderskriver på et fælles høringssvar udfærdiget af [REDACTED] vedr. den kommende nye jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.

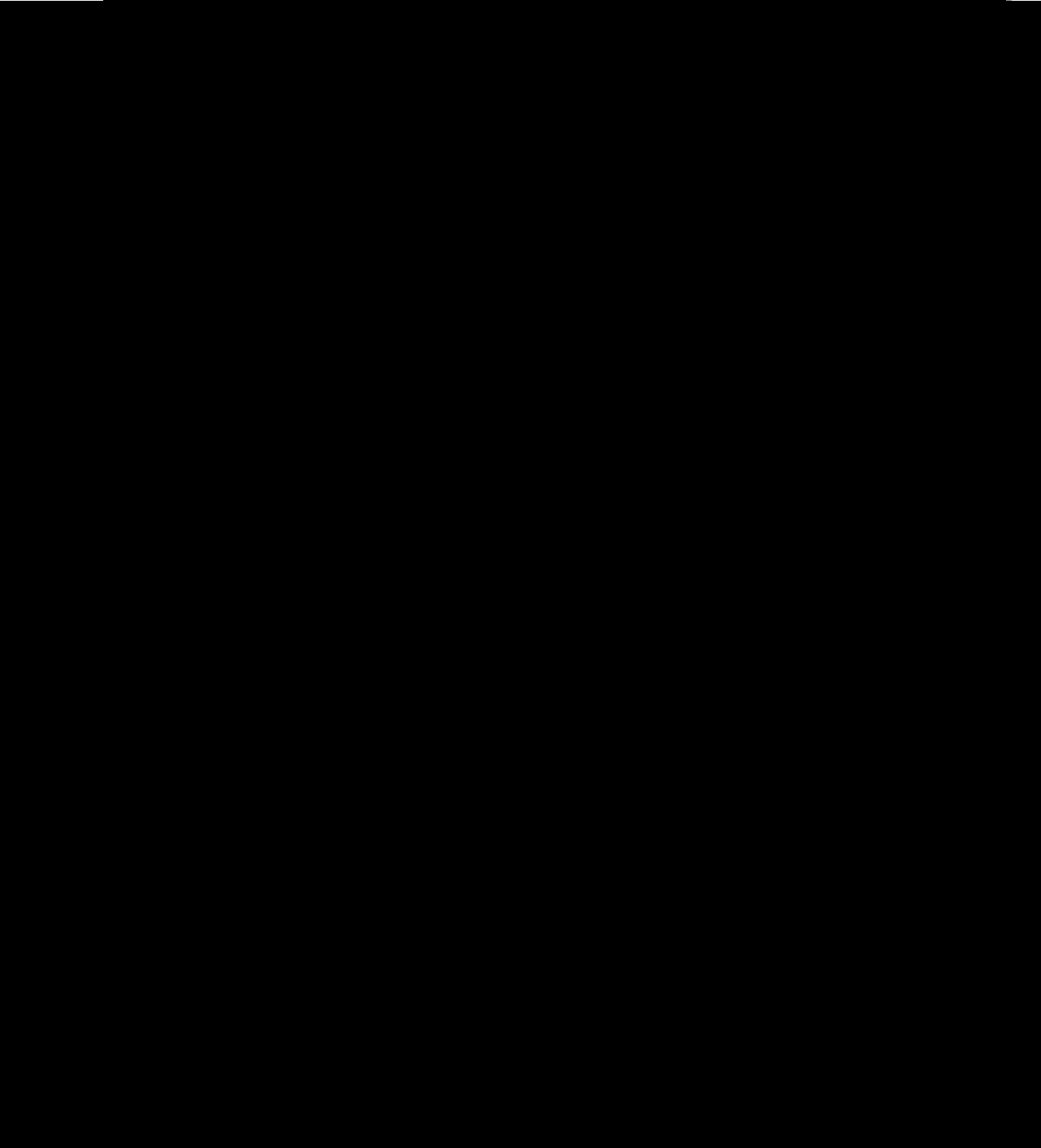


Jeg bekræfter hermed; at jeg er medunderskriver på et fælles høringssvar udfærdiget af [REDACTED] vedr. den kommende nye Jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.

For- ogefternavn	Adresse (inkl. by og postnummer)	Underskrift
------------------	----------------------------------	-------------

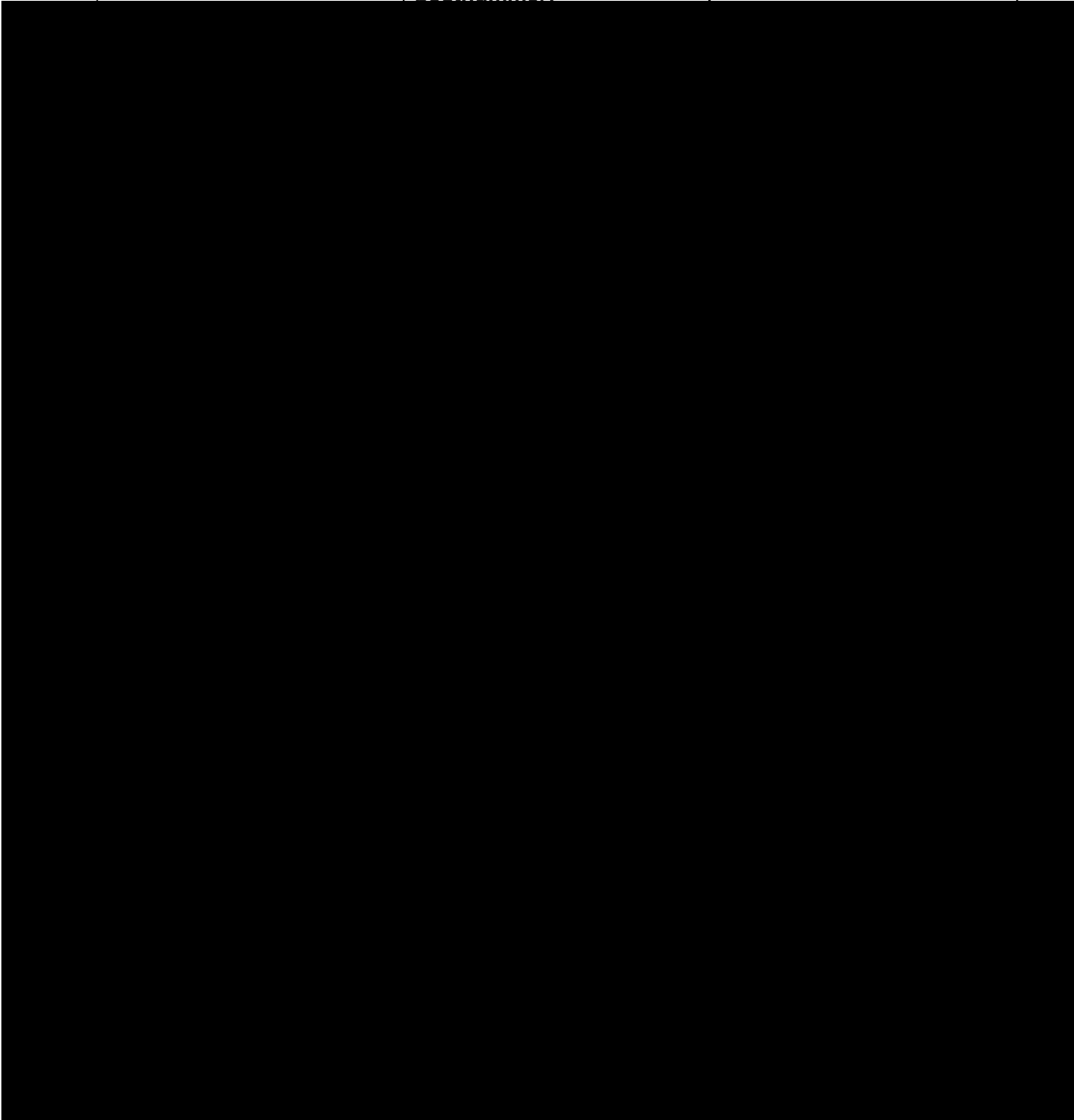


Jeg bekræfter hermed; at jeg er medunderskriver på et fælles høringssvar udfærdiget af [REDACTED] vedr. den kommende nye jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.

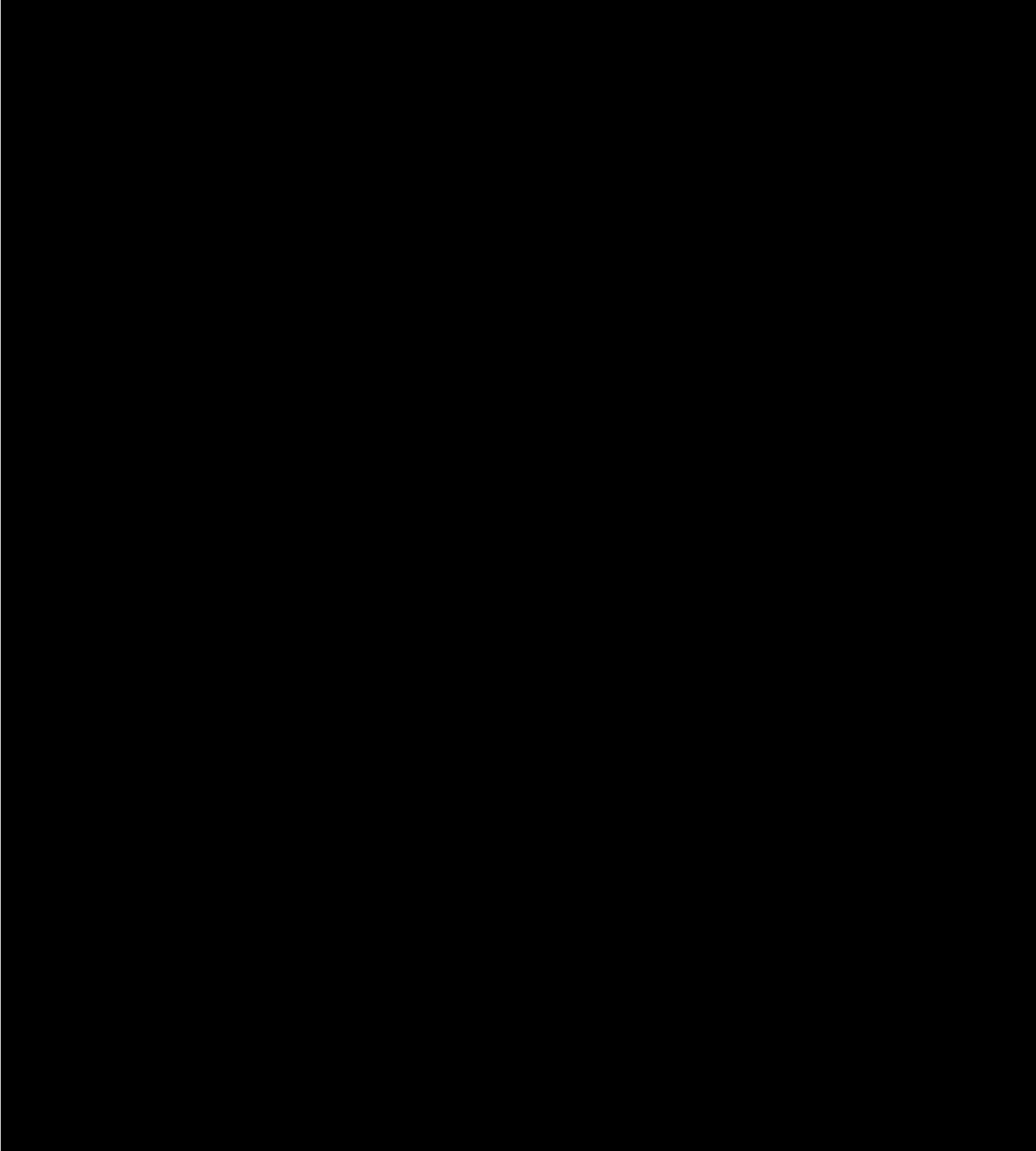


Jeg bekræfter hermed, at jeg er medunderskriver på et fælles høringssvar udfærdiget af [REDACTED] vedr. den kommende nye jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.

For- og efternavn	Adresse (inkl. by og postnummer)	Underskrift
-------------------	----------------------------------	-------------



Jeg bekræfter hermed; at jeg er medunderskriver på et fælles høringssvar udfærdiget af [REDACTED] vedr. den kommende nye Jernbane mellem Aarhus og Slikeborg.



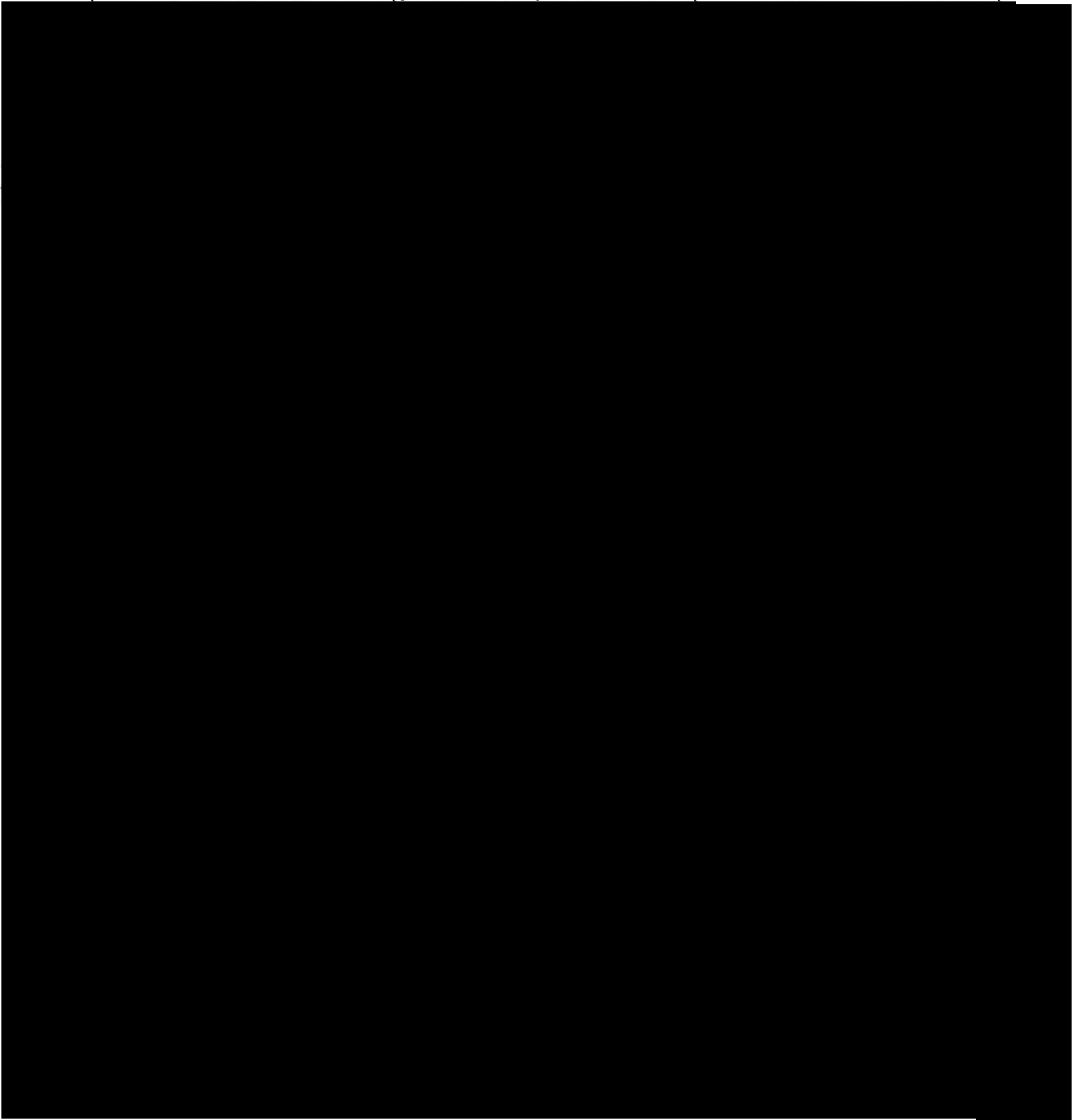
Jeg bekræfter hermed; at jeg er medunderskriver på et fælles høringssvar udfærdiget af [REDACTED] vedr. den kommende nye Jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.

For-ogefternavn	Adresse (inkl. by og postnummer)	Underskrift
-----------------	----------------------------------	-------------



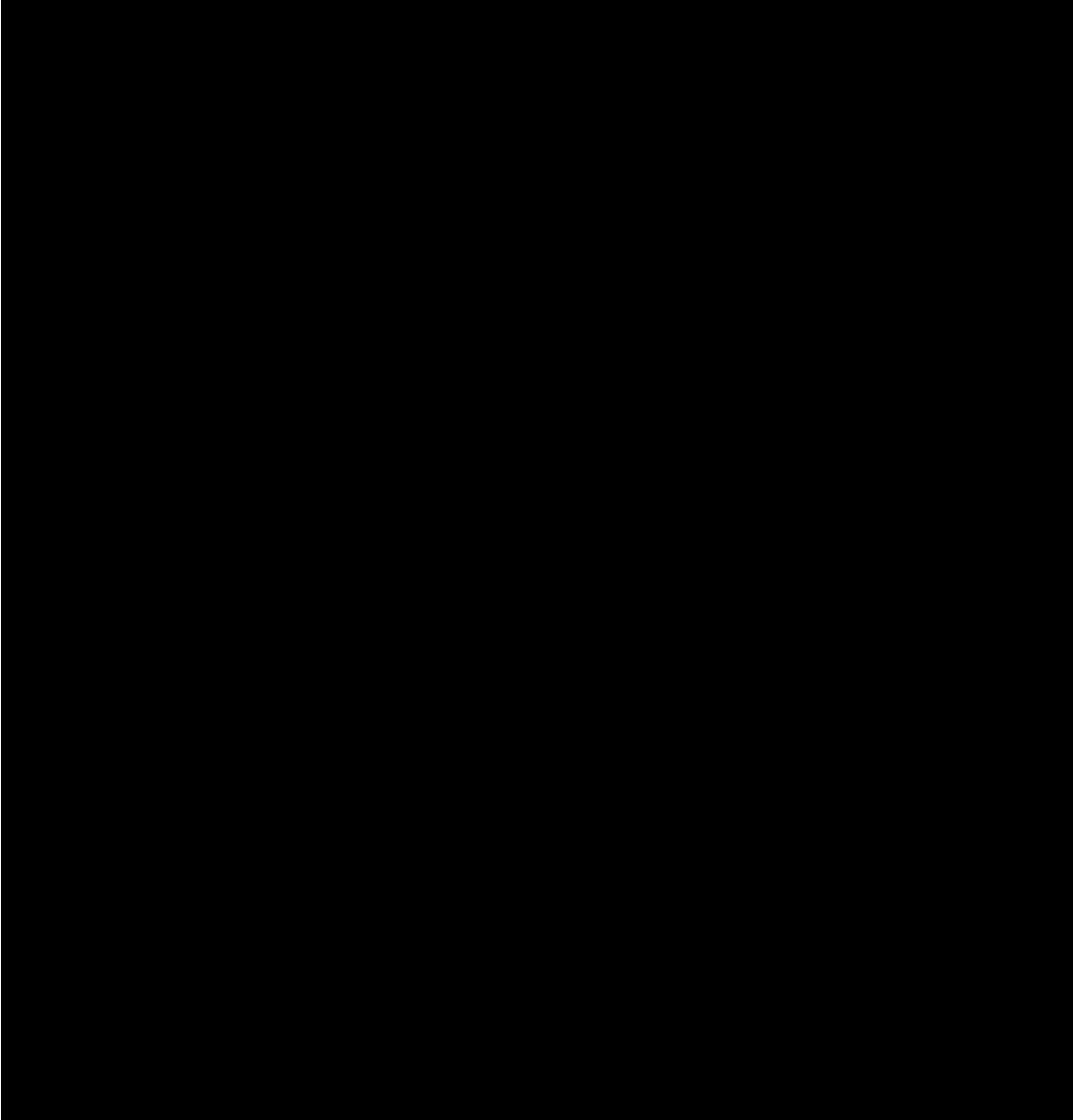
Jeg bekræfter hermed, at jeg er medunderskriver på et fælles høringssvar udfærdiget af [REDACTED] vedr. den kommende nye jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.

For-ogefternavn	Adresse (inkl. by og postnummer)	Underskrift
-----------------	----------------------------------	-------------

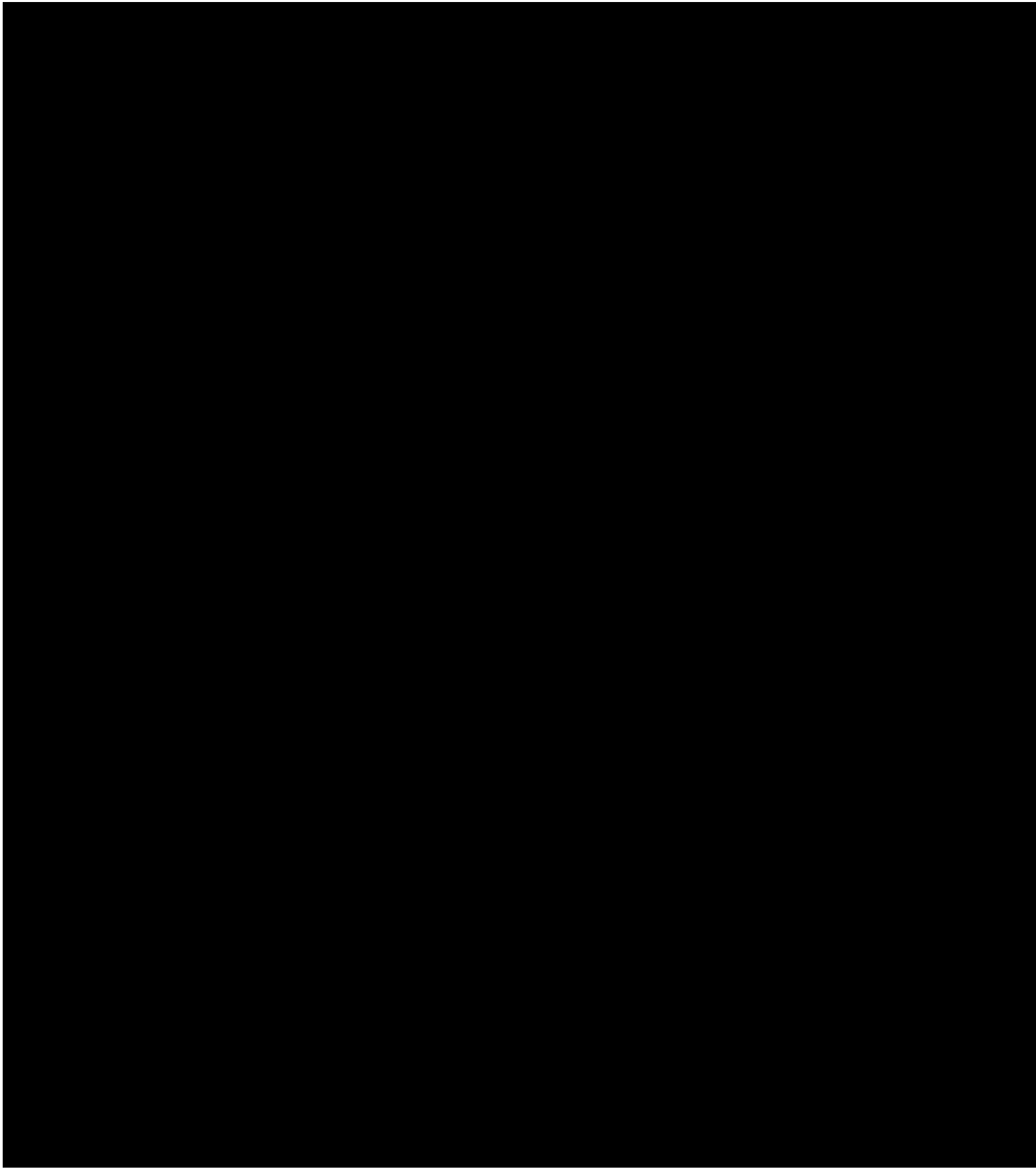


Jeg bekræfter hermed; at jeg er medunderskriver på et fælles høringssvar udfærdiget [redacted] vedr. den kommende nye jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.

For- ogefternavn	Adresse (inkl. by og postnummer)	Underskrift
------------------	----------------------------------	-------------



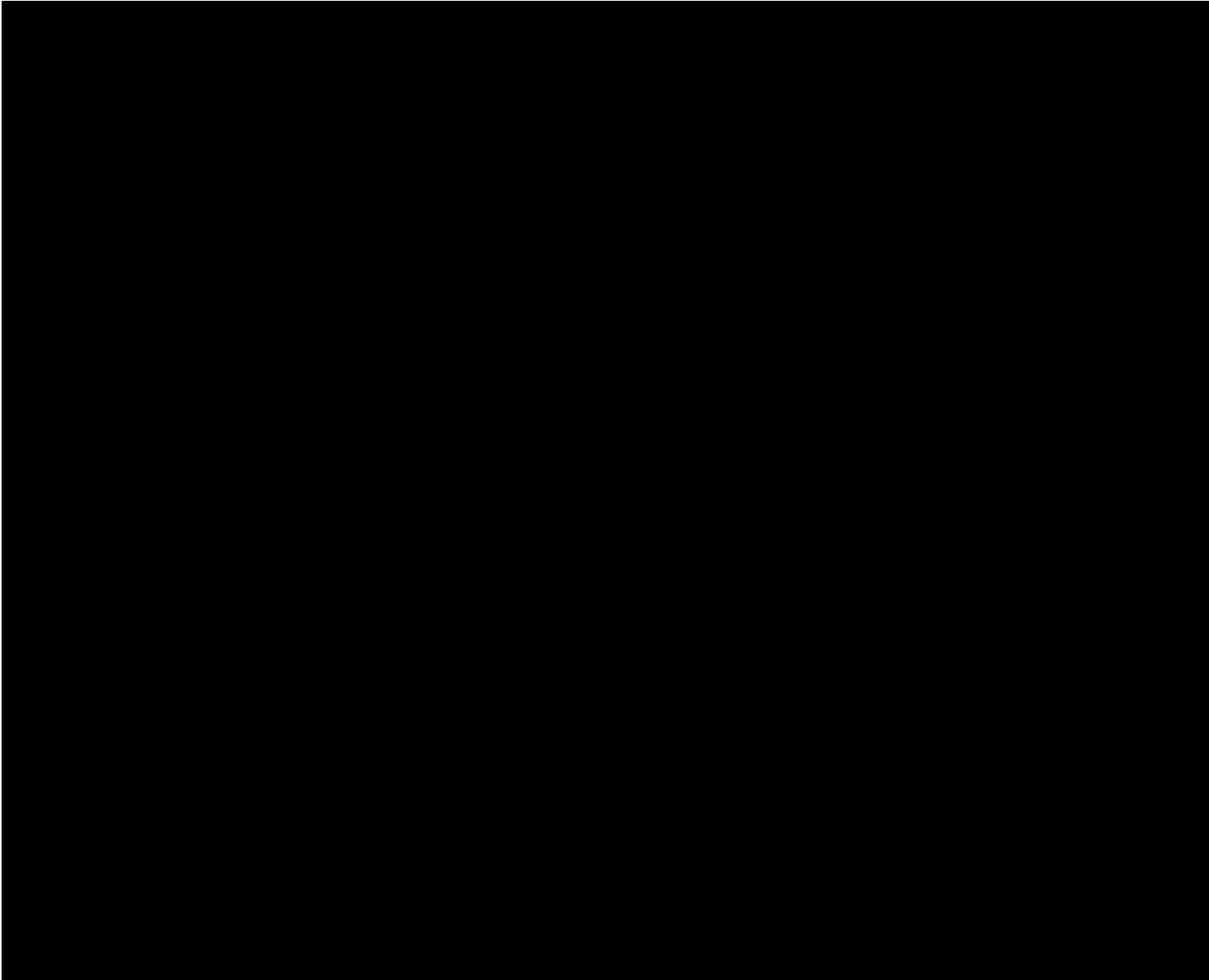
Jeg bekræfter hermed; at jeg er medunderskriver på et fælles høringssvar udfærdiget af [REDACTED] [REDACTED] den kommende nye Jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.



Jeg bekræfter hermed, at jeg er medunderskriver på et fælles høringssvar udfærdiget [REDACTED] vedr. den kommende nye jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.

For- og efternavn	Adresse (inkl. by og postnummer)	Underskrift
-------------------	----------------------------------	-------------

Jeg bekræfter hermed, at jeg er medunderskriver på et fælles høringssvar udfærdiget af [redacted] vedr. den kommende nye jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.



Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar fra Ry Borgerforening - ny bane fra Silkeborg til Aarhus

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861259

Dato: 17 10-2022 00:12:54

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar fra Ry Borgerforening - ny bane fra Silkeborg til Aarhus.eml
[2] Ry Borgerforening - brev - høringssvar om ny jernbane aarhus - silkeborg - 16.10.pdf

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)

57F

Cc: [Redacted]

Fra: [Redacted]

Titel: Høringssvar fra Ry Borgerforening - ny bane fra Silkeborg til Aarhus

Sendt: 17-10-2022 00:11

Bilag: Ry Borgerforening - brev - høringssvar om ny jernbane aarhus - silkeborg - 16.10.pdf;

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Hermed vedhæftet høringssvar vedr. jernbane fra Silkeborg til Aarhus

Med venlig hilsen

[Redacted signature block]



CVR. Nr. 20 688 105 – Bank: Sparekassen Kronjylland i Ry – Reg. 6129 Konto 9042 751 537



Banedanmark

Ry, den 16. oktober 2022

Høringssvar i forbindelse med undersøgelser omkring ny jernbane fra Silkeborg til Aarhus.

Ry Borgerforening med 800 husstandsmedlemmer i Ry by, vil gerne knytte følgende bemærkninger, som kan have betydning for stationsbyen Ry, med jernbane fra byens fødsel i 1871 og en bystruktur som har sit DNA/opbygning begrundet i at Ry er en stationsby.

1. En fortsat ½ times drift er meget vigtigt for Ry.

- A: Det har betydning for en by med mere end 80 % upendlere.
- B. Det er vigtigt for uddannelsøgende der typisk har deres uddannelsessted i Silkeborg, Skanderborg eller Aarhus.
- D. Det er vigtigt at der er en god infrastruktur i Ry, for at byen kan fastholde deres unge mennesker.
- C. Det er vigtigt med hensyn til sygehuse, da de 3 sygehusbyer borgerne i Ry er afhængige af er Aarhus, Silkeborg og Horsens.

2. Det er vigtigt med den fortsatte halvtimes drift, da en forringelse vil betyde dårlige økonomi for drift af banen gennem Ry, som har være første skrift mod en nedlæggelse af banen gennem Ry.

3. Miljøhensyn med hensyn til den kollektive trafik er også vigtigt, da byen med den store upendling vil flytte persontransport fra kollektiv trafik over mod personbiltransport. Byens infrastruktur er indrettet efter vi er en stationsby.

Ry Borgerforening



Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar fra [REDACTED]

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861331

Dato: 13 10-2022 21:54:18

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar fra Snåstrupvej 9.eml
[2] Høringssvar^J Letbane Århus-Silkeborg1.pdf

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Cc: [REDACTED]
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar fra [REDACTED]
Sendt: 13-10-2022 21:53
Bilag: Høringssvar^J Letbane Århus-Silkeborg1.pdf;

58B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Hermed sender jeg mit Høringssvar, jeg ønsker at modtage bekræftelse for modtagelse.

Mvh.

[REDACTED]

10. okt. 2022

Til Trafik- og Byggestyrelsen
Att:

Vedr.: Høringssvar. Ny togbane Århus-Silkeborg

*Under himlen hænger lærken
som et fjernt bevinget frø,
for en lærke tænker hverken
på at kæmpe eller dø!*
Halfdan Rasmussen 1955

Jeg er lige kommet hjem. Turen over mine marker i dag var sværere end normalt. Ikke fordi en stor flok agerhøns flaksede op lige foran mig, for at søge fred længere nede imod Lyngbygård Å. Ikke fordi slugten, der krummer sig svagt ned imod israndslinjen, var blevet taget i besiddelse af mine naturplejende kvier og gjorde min vandring længere. Ikke fordi den fredede natur langs åen og fredskoven omkring den virkede dyster under de mørke, truende efterårsskyer over mig. Ene og alene fordi jeg nu ikke bare skal kæmpe for mit landbrugs overlevelse i krisetid, stigende priser og truslen om elektricitetssvigt, men også skal kæmpe imod Trafikstyrelsens planer om at pløje en ny, tung togbane durk ned gennem den smukkeste natur lige vest for Århus og gennem mit og mine forfædres levebrød, mine marker, for at man fra Århus kan komme 14 minutter hurtigere til Silkeborg.



Den valgte linjeføring er en katastrofe ikke bare for mit landbrug. Det er en beslutning med skæbnesvangre følger for vores unikke og dyrebare natur i området!

Generelt er jeg imod, at man planlægger en ny jernbane, hvor man i forvejen har en velfungerende bane, hvis transporttid blot er 14 minutter længere end den eksisterende. Ved blot at sløjfe et par stop på den eksisterende bane, er de 14 minutter vundet! Personligt er jeg imod, at man med den valgte linjeføring planlægger at pløje et monstrum af en jernbane igennem fredet natur og fredskov i en tid, hvor alle taler om forurening, natur og klima! Og så finder jeg det påfaldende, at budgettet er urealistisk optimistisk! Det er skræmmende, at store offentlige anlægsprojekter gang på gang budgetteres to til tre gange billigere end de faktiske udgifter kommer til at løbe op i. For bare i flæng at nævne Letbanen i Århus, DR's koncerthus, Metroen i København. Nok er det omkostningsfrit at gamble med skatteborgernes penge, men jeg finder, at det er en skændsel!

Jeg er bondemand og overtog gården Snåstrupgård fra min far i 2013, som han overtog den fra sin far i 1983. Min søn, [REDACTED] har intension om at overtage den efter mig. Gården lå i den gamle landsby Snåstrup, og havde jorder imod øst ned imod Lyngbygård Å og Snåstrup Mølle; og imod syd over imod Snåstrup Vestergård, som nu er afskåret fra Snåstrup grundet Herningmotorvejen. Imod nord og vest grænser jorderne op imod Lyngbygård Gods' og Rishøjgårds jorder. Før motorvejen gennemskar vores sydligt beliggende jorder, græssede malkekøerne dér. Nu går de inde året rundt. Snåstrup landsby er væk og de tilbageblevne ejendomme nu blot en del af Framlev.

Jeg har siden jeg overtog gården fra min far, som drev den konventionelt, gerne villet følge med udviklingen, og søgte i 2016 om at blive økolog. På det tidspunkt var der imidlertid for mange ansøgere, og Arla sagde stop for nye økologiske leverandører. I stedet optimerede jeg min produktion af mælk til såkaldt "Hjertemælk" ved at øge køernes generelle velfærd, og få år senere var jeg i England, hvor jeg blev præsenteret for regenerative landbrug. Dette var nyt for mig, og jeg besluttede mig for fremover at prioritere denne dyrkningsmetode. Jeg søgte Arla om at blive "pilotgård" i deres 4-årige forskningsprojekt desangående, og blev godkendt. Siden foråret 2021 har jeg således arbejdet på at omlægge gården til regenerativt landbrug (note*1), og siden opstarten har den lokale borgerforening brugt naturen omkring gården til arrangerede vandreture under navnet "Spor i Landskabet".

Forløbere for mit regenerative landbrug har i mange år været et samarbejde med Århus Kommune vedrørende naturpleje i engene ned til Årslev Engsø med græssende kvier, og i skrivende stund planlægges der lignende naturpleje ved et planlagt vådområde ved Borum Bro.

I 2016 blev kravet om randzoner fjernet med den såkaldte "Landbrugspakke". Jeg valgte imidlertid at bevare mine randzoner, da jeg ikke ser nogen mening i at dyrke de jorder. Randzonerne bliver nu brugt som drivgang for køerne langs Lyngbygård Å. Samtidig anlagde jeg en stor sø midt på mine marker som dræn.

Min virksomhed har udover mig fast tilknyttet 4 elever og en skoledreng. Men virksomheden er andet og mere end kvæglandbrug. Den har gennem mange år fungeret som en social virksomhed, der igennem samarbejde med Århus Kommune har hjulpet mennesker på kanten af arbejdsmarkedet i uddannelse og job. Således er der ikke bare løst ansat en husbond afløser på efterløn, men også en ung praktikant fra Jobcentret i Århus. Flere står i kø for at komme i virksomhedspraktik, da vores arbejde med de unge er meget succesfuldt, men desværre er der kun plads til én ad gangen (lovgivning). Derudover har gården i mange år været flittigt benyttet af skoler og børnehaver i Århus Kommune som skolelandbrug.

At naturen i netop det område, Trafikstyrelsen har valgt at bruge som platform for en ny, forstyrrende jernbane, er rig på ellers truet, dansk natur og stor biodiversitet, vidner Danmarks Jægerforbunds Marknaturplan for området om (note*2). Marknaturplanen er udarbejdet i samarbejde mellem Danmarks Jægerforbund, Lyngbygård Gods, Rishøjgård og Snåstrupgård. Den viser med al tydelighed, at netop dette område er specielt rigt på forekomsten af agerhøns, harer, fasaner og rådyr. Især den store forekomst af ynglende agerhøns er bemærkelsesværdig, da agerhønen er i faretruende tilbagegang i det meste af landet. Samtidig registrerer vi masser af viber, ynglende harer, fiskehejrer og musvåger. Selv fiskeørnen er registreret.

Hvorfor fortæller jeg alt dette? Fordi den linjeføring, Trafikstyrelsen har valgt, vil ødelægge det hele.

Trafikstyrelsens argumentation for at lægge linjeføringen netop gennem denne resterende smukke danske natur vest for Århus (A1) frem for langs eksisterende motorvej (A2) er tankevækkende og i mine øjne ikke bare misvisende men stærkt manipulerende (Ny bane Århus-Galten-Silkeborg, 2016 s. 59ff)! (note*3)

"Linjeføringen er fravalgt, fordi...ville kræve store anlægsomkostninger og ekspropriationsomkostninger" (s. 61 øverst). Mit landbrug ødelægges totalt ved linjeføring A1. Gennemføres denne linjeføring, fjernes grundlaget totalt for at dyrke landbrug dér. Jeg skal ikke kunne sige noget om, hvad Lyngbygård Gods vil kræve i ekspropriation, men mit krav vil være et højere, to cifret millionbeløb ud fra nylige vurderinger af ejendom, jordtilliggende og avlsbygninger.

"Vanskeligere pladsforhold...og ekspropriationsomkostninger" (s. 61 øverst). Menes der færre huse og vælgere? Ekspropriationsomkostningerne for alene de to mest berørte landbrug, Lyngbygård Gods og Snåstrupgård, vil i hvert fald løbe op i højere beløb end for et par parcelhuse syd for motorvejen...

"...krydser et tilslutningsanlæg til Herningmotorvejen i to niveauer..." (s. 61 øverst). Hvad er forskellen på krydsningen af Østjyske motorvej og krydsningen af Herningmotorvejen? Og hvad med kurveforhold og brobygninger i naturområdet gennem fredskov og israndslinje og slugter?

"...udover at den skærer igennem et rekreativt område..." (s. 61 øverst). Undskyld, men hvad kalder I fredede naturområder og fredskov? U-rekreative områder?? Jeg har som nævnt anlagt en sø i området, og ville gerne plante frugttræer og anden bevoksning omkring søen, men det er ikke tilladt, da området er fredet natur og intet, som ikke i forvejen gror i området, må plantes. Men man kan godt ødelægge al natur med tung godstrafik gennem området?

"...går tæt på plejehjem..." (s. 61 øverst). Plejehjem er i dag ikke alderdomshjem. Beboere på plejehjem er dybt senil demente, kronisk syge og døende personer, som ikke sanser omgivelserne på samme måde som os andre. Mange bor mindre end et år på plejehjem, før de dør, og de allerfleste er på medicinsk behandling. Ingen her kerer sig om tog, som passerer forbi (note*4). Min husbond afløser, som nu er på efterløn, har i 10 år arbejdet på plejehjem, og kender til forholdene.

"...går...gennem et nyligt udlagt blandet bolig/erhvervsområde..." (s. 61 øverst). I Århus anlagde man letbanen tæt på stærkt bebyggede områder bl.a. langs Randersvej. Her blev der ikke taget hensyn til beboerne. Bymennesker er vant til støj fra biler, busser og tog, som hører bymiljøet til, og naturen er i forvejen spoleret. Hvorfor ikke udnytte det, frem for at ødelægge mere af den sparsomme, resterende danske natur, som rent faktisk rummer muligheder for fremtidig optimering af naturen?

Som sagt vil den valgte linjeføring tage livet af min virksomhed. Mine jordtilliggende vil blive skåret midt over. Til- og frakørsel til den afskårne del vil blive nærmest umuliggjort, og mine dyr får ikke samme mulighed for afgræsning, som nu. Den afskårne del vil miste sin landbrugsmæssige værdi, som min jord på den anden side af motorvejen også har mistet det. Og så mister gården sit eksistensgrundlag. Ekspropriation bliver eneste løsning - og arbejdspladser går tabt, et spirende regenerativt landbrug dør, en social virksomhed lukker. Det er konsekvensen.

Skal man partout trumfe en overflødig, naturødelæggende instans igennem, vil en linjeføring langs den eksisterende motorvej (à la linjeføring A2) og gennem by- og industriområder vil være langt mere at foretrække. Jeg tilbyder gerne min jord beliggende syd for motorvejen. Den er alligevel ikke længere særligt meget værd rent landbrugsmæssigt.

Venlig hilsen



Ps.: Dette høringssvar vil blive sendt til min advokat, Århus Kommune (borgmester og rådmænd for teknik og miljø), Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Jægerforbund, Framlev Beboerforening, Lyngbygård Gods, Rishøjgård - og østjysk presse.

*1: Regenerativt Landbrug. En ny måde at anskue bæredygtighed på i landbruget. En tredje vej mellem økologi og konventionel dyrkning, hvor der sættes fokus på de positive virkninger af bedre jordfrugtbarhed og mere biodiversitet indenfor mælkeproduktion. Regenerativt landbrug kræver nedbrydning af monokulturer bl.a. ved etablering af "billebede", "insekt-volde" og "bar-pletter", for at optimere forholdene for insekter og fugle og dermed biodiversiteten. Kreaturerne på gården skal i højere grad bruges til naturpleje, når de afgræsser om sommeren. C-niveauet i jorden følges tæt og kontrolleres af udefrakommende eksperter. Jo mere kulstof der bindes i organiske forbindelser i jorden, jo bedre er det for klimaet. Dette sker bl.a. ved reduceret jordbearbejdning ("pløjefri dyrkning") og andre optimerede vilkår for mikroorganismer og regnorme.

*2: [Marknaturplan - Framlev Markvildtlav - Danmarks Jægerforbund \(jaegerforbundet.dk\)](#)

*3: [TRU Alm.del Bilag 9: 16 10 04 Ny bane Aarhus-Galten-Silkeborg.pdf \(ft.dk\)](#)

*4: [Fakta om beboerne på de danske plejehjem \(aldresagen.dk\)](#)

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar linieføring Aarhus - Silkeborg

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861391

Dato: 21 09-2022 12:22:08

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar linieføring Aarhus - Silkeborg.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)

59B

Fra: [REDACTED]

Titel: Høringssvar linieføring Aarhus - Silkeborg

Sendt: 21-09-2022 12:22

CAUTION: This email originated from outside the organization.

C1 - linieføringen må være den eneste løsning, hvis vi skal værne om naturen i vores outdoor by.

I Sejs/Svejbæk er der fældet alt for meget skov, så vi må passe på det, der er tilbage, hvis det stadig skal være attraktivt at bo her.

Venlig hilsen

[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar nr. 1 af [REDACTED]

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861270

Dato: 16 10-2022 21:47:58

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar nr. 1 af [REDACTED].eml
[2] Sejs-Svejbæk Lokalråd - Høringssvar.pdf

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)

60B

Fra: [REDACTED]

Titel: Høringssvar nr. 1 af Morten Hæk

Sendt: 16-10-2022 21:47

Bilag: Sejs-Svejbæk Lokalråd - Høringssvar.pdf;

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Jeg støtter fuldt op om vedhæftede høringssvar fra Sejs-Svejbæk Lokalråd.

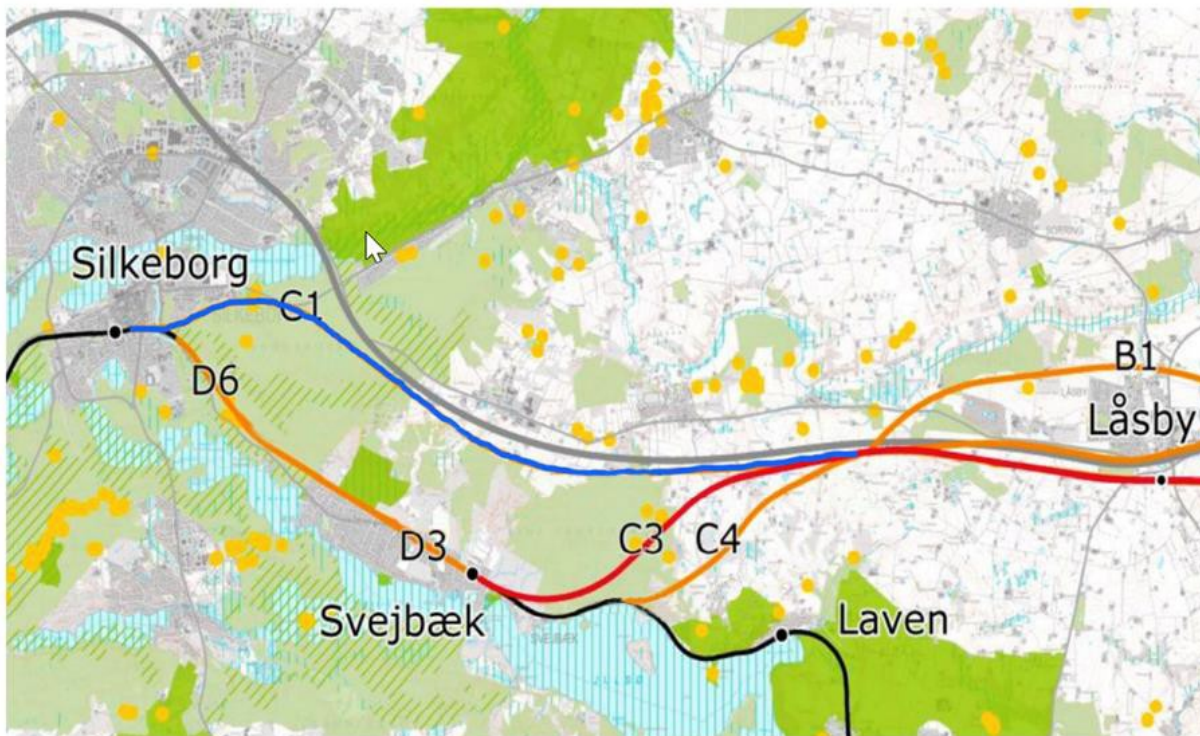
Med venlig hilsen

[REDACTED]



Høringssvar fra Sejs-Svejbæk Lokalråd vedr. ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg

-i forbindelse med Banedanmarks idéfasehøring 3. kvartal 2022



Formålet med høringssvaret i denne fase er dels at inspirere Banedanmark med lokalt forankrede idéer og dels at gøre opmærksom på lokale og kommunale bekymringer.

Hovedbudskabet med høringssvaret er, at C1-linjeføringen skal med i næste undersøgelsesfase (VVM), og at C1-løsningen af mange grunde bør vælges. Efter lokalrådets opfattelse er C1-linjeføringen ikke blot den bedste løsning her og nu, men det er også klart den linjeføring med størst udviklingspotentiale for fremtiden. Lokalt risikerer vi med C1-linjeføringen ikke massiv ødelæggelse af større sammenhængende naturområde, og med C1-linjeføringen risikerer vi heller ikke i omfattende grad flere gener, som en øget togdrift og udbygning heraf gennem byen vil medføre.

Budskabet er vi ikke ene om. Lokalrådets budskab understøtter ligeledes de tanker Silkeborg, Skanderborg og Aarhus Kommuner har om, at C1-linjeføringen er at foretrække. Derudover har flere folketingspolitikere fra Transportudvalget også tilkendegivet, at C1-linjeføringen er det rigtige valg for Silkeborg Kommune og Sejs-Svejbæk. Bl.a. [redacted]. Dertil har 94% af 617 borgere i lokalområdet Sejs-Svejbæk tilkendegivet, at de foretrækker C1-linjeføringen.

Sejs-Svejbæk Lokalråd stemmer dermed for C1-linjeføringen og vil i følgende høringssvar argumentere herfor.

Hjemmeside: <https://sejs-svejbæk-lokalraad.silkeborg.dk/Projekter-visioner/Jernbanelinjefoering-2021>

Mail: [redacted]



Indhold

Resume.....	3
1. Indledning og baggrund for hørings svar.....	5
2. Ændrede forudsætninger som idéoplæg til ny forundersøgelse	6
3. Idéoplæg til C1-linjeføringen ift. samfundsøkonomi.....	8
3.1 Anlægsøkonomi.....	8
3.2 Passagergrundlag ved stop på C1	9
3.3 Sammenhæng med lokaltrafik.....	11
3.4 Tidsbesparelse	11
4. Natur	12
5. Ulemper ved C3/C4.....	13
6. Opsummering	15



Resume

Sejs-Svejbæk er, med knap 4.500 indbyggere, den 3. største by i Silkeborg Kommune. Sejs-Svejbæk Lokalråd har nedsat en arbejdsgruppe, hvis mål det er, at få C1-linjeføringen undersøgt ligeværdigt med de øvrige.

Lokalrådet ønsker, at natur-, miljø- og lokale interesser vægtes i langt højere grad, end det er tilfældet i tidligere forundersøgelser.

Det er vigtigt, at en kommende banelinje kommer flest muligt til gode og ikke blot har fokus på en hurtig forbindelse for de, der bor i Silkeborg C eller vest for Silkeborg. Derfor bør en C1-løsning indeholde stop i et Silkeborg Nord-Øst område (f.eks. Hårup)

Med C3/C4-linjeføringen står Sejs-Svejbæk, jf. tidligere forundersøgelser, til at miste halvtimesdriften på de eksisterende togforbindelser.

C1-linjeføringen vil i mindre grad konkurrere med de eksisterende forbindelser, hvilket kan give god grund til at opretholde nuværende halvtimesdrift. Silkeborg og Skanderborg Kommuner støtter allerede officielt dette synspunkt – ligesom flere folketingspolitikere i Transportudvalget også deler synspunktet.

C1-linjeføringen kan sikre en status quo i forhold til kollektiv transport på den gamle bane.

Lokalrådet appellerer til, at Banedanmark også foreslår den bedste løsning – og ikke kun den billigste. Dette set i lyset af, at anlægsbudgettet kan være estimeret på baggrund af gamle enhedspriser, som ikke tager højde for særlige terrænforhold. Bl.a. er etablering af C3-linjeføringens forløb igennem den stærkt kuperede Linå Vesterskov ikke vurderet i tilstrækkeligt omfang i forhold til budgettet. Der er flere anlægsøkonomiske forhold ved C1-linjeføringen, som har ændret sig væsentligt siden forundersøgelsen i 2016. Bl.a. er den nye Nordskovvej etableret. Det åbner op for nye muligheder i forhold til etablering af C1-linjeføringen på denne strækning. Der findes stadig ubrugt gammelt jernbanetracé. Der er stigende ejendomspriser i Sejs-Svejbæk og foretaget nybyggeri langs den eksisterende jernbane, hvilket medfører, at udbygning til en 2-sporet bliver dyrere.

En undersøgelse af anlægsudgifterne vil formentlig påvise yderligere krav til anlægsarbejde i Sejs-Svejbæk pga. en presset infrastruktur. Lange bilkøer på flere tidspunkter af døgnet ved Borgdalsvej i forbindelse med krydsning af jernbanen er særligt problematiske.

Dertil kommer en markant prisstigning i anlægsudgifter over de sidste to-tre år.

Sejs-Svejbæk Lokalråd anbefaler, at anlægsudgiften beregnes dybdegående for alle linjeføringer og for både 1-sporet og 2-sporet, da økonomien i sidste ende vil spille en afgørende rolle for, hvilken løsning der vælges.

Hvis banen alligevel ikke kan realiseres inden for et tilsyneladende underdimensioneret budget, vil lokalrådet bakke op om, at få belyst den bedste løsning i forhold til lokale udfordringer og øvrige samfundsøkonomiske parametre som passagergrundlag og rejsetid.

C1-linjeføringen kan etableres langs den nye Nordskovvej og løbe parallelt med motorvejen mellem Resenbrokrydset og Hårup. Ved at etablere et stop i et Silkeborg Nord-område (f.eks. Hårup) vil man bedre kunne servicere de mange borgere og tilflyttere i det kommende Eriksborg, Linå, Resenbro, Hårup og Silkeborg Nord, de studerende på Silkeborg Gymnasium og College360 samt virksomhederne i det voksende erhvervsområde omkring Hårup. Der vil desuden være mulighed for at etablere en pendlerplads i Hårup for motorvejs-trafikanter fra vest, som derved kan stige på hurtigtog til Aarhus.



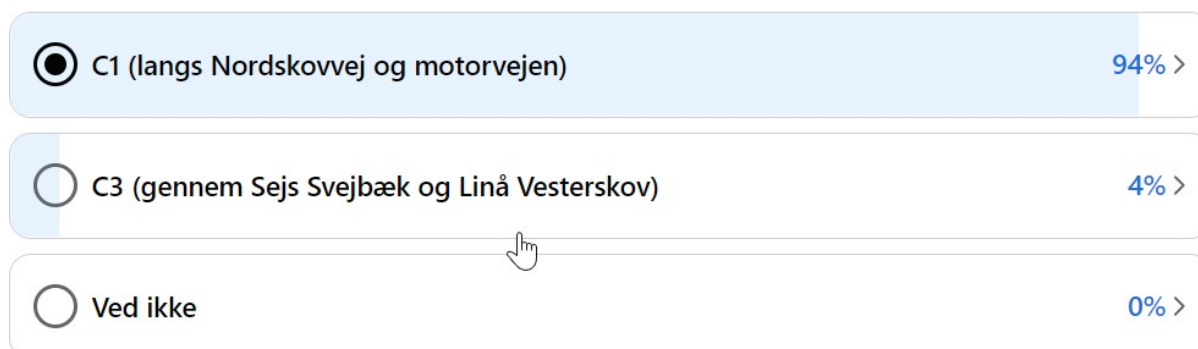
Den primære naturmæssige fordel ved C1, i forhold til C3, er, at et større sammenhængende naturområde bevares, hvilket vil opretholde sammenhængen mellem de eksisterende naturområder.

Flere tog gennem Sejs-Svejbæk vil medføre flere oplevede gener, bl.a. mere støj, flere vibrationer, mindre bevægelsesfrihed på tværs af jernbanen, mere utryghed og øget ventetid ved jernbaneoverskæringerne.

C3/C4-linjeføringen vil også, jf. tidligere forundersøgelser, medføre gennemgående tog igen. Dette har tidligere været til stor gene for en lang række borgere. Tidligere forundersøgelser peger på, at vi med C3/C4 vil gå fra fire tog i timen som tilpasser tempo efter at de skal stoppe til minimum seks tog i timen, hvoraf fire er gennemgående med en hastighed på 120 km/t, som banen jf. Banedanmark er dimensioneret til. Dette vil forøge støj og rystelser. Med elektrificering af togdrift vil dette blive yderligere forøget, da eltog er tungere og medfører større gener.

En øget togdrift gennem Sejs-Svejbæk anses som en markant forringelse af borgernes levevilkår. En lokal meningsmåling på Facebook har derfor, blandt andet, også tidligere vist, at 94% ud af 617 besvarelser foretrækker en C1-linjeføring:

Den nye jernbane kommer. Er der virkelig meget delte meninger om linjeføringen som MJA skriver? Argumenterne er fremført. Hvilken linjeføring foretrækker du?



1. Indledning og baggrund for hørings svar

Hørings svaret har opdrag i Banedanmarks idéfasehøring 3. kvartal 2022 i forbindelse med forundersøgelse til etablering af ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.

Tidligere forundersøgelse fra 2016 har anbefalet en linjeføring, som krydser Linå Vesterskov og går igennem Sejs-Svejbæk – uden stop. Denne forundersøgelse har bl.a. taget udgangspunkt i en administrativ kommunehøring, hvor hverken borgere eller politiske udvalg er blevet hørt. Tidligere forundersøgelse er således både ude af trit i forhold samfundet og nye forbedrede løsningsforslag.

Derfor glæder det os at læse i kommissoriet (tilbage i februar 2022) som udstukket af Transportministeriet og forligskredsen, hvordan C1-linjeføringen nu skal undersøges sammen med øvrige linjeføringer.

Det glæder os endnu mere at høre på borgermøde i JYSK arena 20.9., at alle linjeføringer nu skal undersøges ligeværdigt – ingen er foran på papiret.

Sejs-Svejbæk er, med knap 4.500 indbyggere, den 3. største by i Silkeborg Kommune. Sejs-Svejbæk Lokalråd er positivt indstillet over for en bedre betjening af den kollektive trafik i Silkeborg Kommune.

Vi finder det af stor vigtighed, at en kommende banelinje kommer flest muligt til gode, og ikke blot har fokus på en hurtig forbindelse for de få, som allerede har gode muligheder for kollektiv transport. En stor del af borgerne i Silkeborg bor i Silkeborg Nord, hvor også en stor del af befolkningstilvæksten vil ske i fremtiden. Formålet med etableringen af Silkeborg-Aarhus forbindelsen vil kun i mindre grad nås, såfremt kun en mindre del af beboerne i Silkeborg vil eller kan benytte den, fordi påstigning alene kan ske i Silkeborg C, med alle de udfordringer der måtte være i forhold til transport og parkering hér.

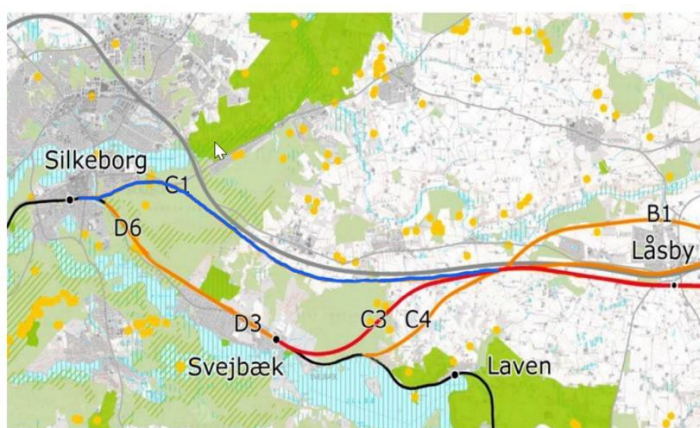
Lokalrådet har derfor tidligt nedsat en arbejdsgruppe, hvis mål det er, at alternative linjeføringer mellem Silkeborg og Aarhus medtages i næste undersøgelsesfase (VVM).

Lokalrådet ønsker, at natur-, miljø-, lokale og samfundets interesser i langt højere grad vægtes end det, der er foreslået i forundersøgelsen fra 2016.

Lokalrådet er stærkt motiveret til arbejdet gennem en massiv, lokal opbakning.

Byrådsmedlemmer, folketingsmedlemmer, Silkeborg og Skanderborg Kommuner deler således lokalrådets budskaber. Dertil, som nævnt ovenfor, har 94% af 617 borgere allerede peget på, at C1-linjeføringen vil være at foretrække.

Derfor peger lokalrådet på C1-linjeføringen, og vil i det følgende hørings svar argumentere herfor.



2. Ændrede forudsætninger som idéoplæg til ny forundersøgelse

Afsnittet giver et bud på væsentlige forudsætninger, som vi mener dels er forkert opstillet i forundersøgelsen fra 2016 og dels har ændret sig siden 2016. Et bud på de ændrede forudsætninger skal også opfattes som idéoplæg til den forestående undersøgelsesfase.

Økonomi og natur

I forundersøgelsen fra 2016 peges på et valg af linjeføring ud fra en økonomisk vurdering samt udfordringerne ved C1's nærhed til Natura2000 områder. Alle linjeføringer undersøgt i forbindelse med forundersøgelsen passerer imidlertid Natura2000 områder. C1 passerer et mindre område ved motorvejen, men kan følge motorvejstracéet tæt hen over området. De øvrige løsninger passerer tværs gennem natura2000 området tæt ved Remstrup Å.

Nordskovvejen

Nordskovvejen har set dagens lys. Dvs. at der allerede er foretaget massive anlægsarbejder, som et jernbaneprojekt må formodes at kunne drage nytte af.

Dertil har der tidligere kørt tog fra Silkeborg C op ad Nordskovvejen og nord på. Det gamle jernbanetracé er ikke fuldt udnyttet i forbindelse med Nordskovvejen, og ligger i dag øde hen i skoven, hvor man dog kan cykle derpå.

Corona og hjemmearbejde

Corona har bidraget væsentligt til, at flere arbejdspladser i dag kører med "best of both worlds". Dvs. at flere har nu kun tredages fremmøde på arbejdspladsen, og to dage med hjemmearbejde. I forhold til det undersøgende arbejde, må det betyde, at særligt det samfundsøkonomiske parameter med passagergrundlag, bør vægte højere.

Et stop på C1-linjeføringen bør alt andet lige have et større passagergrundlag, da oplandet fra Silkeborg Nord, Resenbro, Hårup, Linå og Sejs-Svejbæk er større end det de andre linjeføringer kan byde på. Kan der ikke blive råd til et stop i forhold til rejsetiden, bør C1 fortsat have de bedste vilkår for fremtidig udvikling. Tegner man en logisk linje på et kort og lader linjeføringen følge motorvejen, bør rejsetiden her, alt andet lige, være kortere, da den ikke skal op og ned ad bakker og med motorvejen er der taget højde for sving. Spørgsmålet er, om den kortere rejsetid på C1, kan give "råd" til et stop og dermed forøge passagergrundlaget.

Bæredygtighed

I dag er der endnu mere fokus på bæredygtighed end tilfældet var i 2016. Bæredygtighed gennemsyrrer den ene politiske strategi efter den anden.

Dermed bør ligge et øget fokus på at konvertere pendlere langs motorvejen fra bil til tog. Det kan både blive et krav og en nødvendighed. C1 appellerer til denne tankegang ved at have den største strækning langs motorvejen – og dermed også mulighed for at anlægge et strategisk stop i Silkeborg Nord området, som, tidligere nævnt, både vækster og har et stort opland ift. passagergrundlag.



Nyt kommissorium

Kommissoriet af 1. februar 2022 fra Transportministeriet giver også nogle væsentlige ændrede forudsætninger:

1. Tre linjeføringer skal nu undersøges ligeværdigt. Det må betyde, at store dele af tidligere undersøgelser ikke kan/skal genbruges.
2. Der skal perspektiveres til opgradering af linjeføringen til 200 km/t, udvidelse til dobbeltspor og godstransport. Perspektiverne forsvinder ikke i fremtiden og har eksisteret i snakken om en ny bane mellem Aarhus, Silkeborg og Herning i godt 10 år. C1-linjeføringen giver perspektiverne et rum at leve i. C3/C4 linjeføringen lukker ned for samtlige udvidelsesmuligheder grundet natur og by.

Lokalrådet kan kun opfordre til, at perspektiverne undersøges i højere grad end kommissoriet lægger op til. Perspektiverne har væsentlig indflydelse på de samfundsøkonomiske parametre, og bør vægte højere.

Økonomi og uhensigtsmæssige begrænsninger i budgettet

Budgettet til hele jernbaneprojektet er i Infrastrukturplan 2035 fastsat til 2,2 mia. kr. Et budget fastsat efter et anlægsoverslag på en enkeltsporet jernbane i forundersøgelsen 2016.

Siden 2016 har verden, grundet corona og krig, oplevet en markant stigning i anlægspriser.

Dertil har anlægsoverslaget fra 2016 gjort brug af nogle enhedspriser fra et infrastrukturprojekt af endnu ældre dato.

Med ovenstående taget i betragtning virker det usandsynligt, at der kan bygges en ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg for 2,2 mia. kr.

Derfor vil lokalrådet på det kraftigste appellere til, at forestående undersøgelser også tager afsæt i at finde den bedste løsning og ikke den billigste løsning indenfor en budgetramme, som alligevel ikke er tilstrækkelig.

Skal der gennem ny anlægslov findes ekstra midler til at realisere projektet, kan det kun være i samfundets og politikernes interesse, at der arbejdes på at foreslå den bedste løsning – også selvom den kan være dyrere.

3. Idéoplæg til C1-linjeføringen ift. samfundsøkonomi

Jf. tidligere forundersøgelser er foreslåede linjeføring tilsyneladende udpeget, fordi den skulle være billigst. Anlægsudgiften er estimeret på baggrund af en enhedspris pr. km og tager f.eks. ikke højde for særlige terrænforhold. Men forundersøgelsen har ikke analyseret et fuldgyldigt alternativ i forhold til samfundsøkonomien, hvorfor det frygtes, at beslutningsgrundlaget bliver mangelfuldt.

Vi ønsker derfor, at få undersøgt C1-linjeføringen grundigt og ligeværdigt, særligt på følgende samfundsøkonomiske parametre: Anlægsøkonomi, tidsbesparelse og passagergrundlag ved stop i Silkeborg Nord område (fx Hårup).

Den følgende redegørelse underbygger argumentationen for, at C1-linjeføringen giver flere muligheder.

3.1 Anlægsøkonomi

I forhold til anlægsøkonomi ved C1-linjeføringen er der, som tidligere nævnt, flere forhold, som har ændret sig væsentligt siden forundersøgelsen i 2016. Bl.a. er den nye Nordskovvej, der forbinder Resenbrokrydset med Silkeborg C, etableret. Dette åbner op for nye muligheder og mindre anlægsudgifter i forhold til etablering af C1-linjeføringen på denne strækning. Det eksisterende trace ved Nordskovvejen, som kan anvendes ud til motorvejen, har tidligere været brugt som jernbanelinjeføringen. Traceet er kun delvist udnyttet til Nordskovvejen. Afgravninger langs Nordskovvejen vurderes at strække sig over ca. 1 km. Betydeligt mindre ift. de massive afgravninger mm. der skal til for at kunne realisere C3/C4.

Desuden kan variationer af C1-linjeføringen, som bevæger sig gennem mindre kuperet terræn, undersøges. Vi sætter endvidere spørgsmålstegn ved, om de økonomiske omkostninger ved etablering af C3-linjeføringens forløb igennem den stærkt kuperede Linå Vesterskov er vurderet i tilstrækkeligt omfang. Pga. terrænets kupering og hældning i Linå Vesterskov, hvor terrænet stiger fra vest mod øst fra ca. kote +30 m til ca. kote +95 m (65 m) over en ca. 3 km lang strækning, men med toppe ind imellem som er højere end kote 95, vil der skulle gennemføres særdeles omfattende anlægsarbejde. Dette indebærer bl.a., at banetracéet skal stige og hæves betydeligt på strækningen allerede vest for Linå Vesterskov i udkanten af Sejs-Svejbæk, og at der på strækningen i skoven skal ske betydelig sænkning/nedgravning af tracéet i forhold til terræn, for at togdrift overhovedet skal kunne lade sig gøre.

I anlægsoverslaget for C3-linjeføringen er medtaget en udgift til støjværn på 40 % af strækningen. Det antages, at udgiften hertil vil være betydeligt lavere ved en C1-linjeføring, da den ikke passerer gennem godt 3 km byzone i Sejs-Svejbæk. Udgifter ved en påtænkt udbygning og flytning af Svejbæk Station, en omfattende ekspropriation af private ejendomme og store anlægsudgifter til infrastruktur, overgang, støjdemping og parkeringsmuligheder er alene angivet ved en dobbeltspor-løsning. En undersøgelse af anlægsudgifterne vil kunne påvise yderligere krav til anlægsarbejde i Sejs-Svejbæk pga. en presset infrastruktur, med lange bilkøer på flere tidspunkter af døgnet, særligt ved Borgdalsvej/Julsøvej-krydset i umiddelbar forbindelse med jernbaneoverskæringen. I forhold til den forestående undersøgelse, er det derfor et behov og et ønske at få belyst alle udgifter i forbindelse med sikring af overgange, samt afledte økonomiske konsekvenser af, hvordan flere togafgange vil påvirke Sejs-Svejbæks infrastruktur.



I særdeleshed må anlægsudgifterne ved en 2-sporet undersøges grundigt og ikke alene som en perspektivering (overslag hhv. antagelse), da det er en 2-sporet løsning som medfører væsentlige anlægsudgifter, herunder større antal ekspropriationer af ejendomme, flytning af stoppested mv.

Lokalrådet anbefaler, at anlægsudgiften beregnes ligeværdigt og med afledte økonomiske konsekvenser for både C1- og C3/C4-linjeføringerne både for en 1-sporet og 2-sporet bane, da økonomien i sidste ende vil spille en afgørende rolle for, hvilken løsning der vælges. Som tidligere nævnt, bør Banedanmarks afrapportering afspejle den bedste løsning i forhold til flere parametre – og ikke kun ét samlet forslag ud fra anlægsbudgettet alene.

3.2 Passagergrundlag ved stop på C1

Ud fra et lokalt udviklingsperspektiv i Silkeborg Kommune giver C1-linjeføringen god mening, idet banen kan etableres langs den nye Nordskovvej og løbe parallelt med motorvejen mellem Resenbrokrydset og Hårup. Ved at etablere et stop i et Silkeborg Nord-område (fx Hårup) vil man bedre kunne servicere de mange borgere og tilflyttere i det kommende Eriksborg, Silkeborg Nord-områder, Resenbro, Linå, Hårup og de studerende på Silkeborg Gymnasium, Silkeborg Seminarium, Sygeplejeskolen og College360 samt virksomhederne i det voksende erhvervsområde omkring Hårup.

Der vil desuden være mulighed for at etablere en pendlerplads i Hårup for motorvejs-trafikanter fra vest, som derved kan stige på et hurtigtog til Aarhus. På sigt vil dette blive særdeles attraktivt i forbindelse med den stigende trafik og kødannelse ved Aarhus.

Vi mener, at løsningen med en station i et Silkeborg Nord-område (fx Hårup) vil medføre et væsentligt større passagergrundlag og derfor give en forbedret samfundsøkonomi samt et mindre klimaaftryk af den nye jernbane.

Det sammenholdt med, at en C1-linjeføring formentlig vil reducere jordarbejdet betragteligt i forhold til C3, på trods af den længere C1-linjeføring på ca. 4,8 km, mener vi, at en mere detaljeret prisvurdering bør udføres og dokumenteres i VVM-undersøgelsen, eller parallelt med denne, af både C1 og C3.

At der kan være en passagermæssig gevinst ved at etablere et stop i et Silkeborg Nord-område (f.eks. Hårup), underbygges af stikprøvekontroller af på- og afstigninger på Svejbæk Station på seks tilfældige hverdage i fem forskellige uger. Stikprøverne er foretaget af Sejs-Svejbæk Lokalfællesråd i samarbejde med Arriva. Tallene fremkommer ved automatiske tællere på togenes døre. Stikprøverne er taget over fem morgenafgange mod hhv. Aarhus og Herning og fremgår af tabel 1 og 2.

Tabel 1. Stikprøver af fem morgenafgange: Antal personer der stiger på og af toget (på / af) fra Sejs-Svejbæk mod Aarhus.

Dato/afgange	13.08.2021	16.08.2021	19.08.2021	23.08.2021	31.08.2021	08.09.2021
Kl. 6:12	2 / 0	2 / 0	0 / 0	1 / 0	2 / 0	0 / 0
Kl. 6:41	1 / 0	5 / 0	3 / 0	3 / 0	1 / 0	3 / 1
Kl. 7:13	6 / 0	10 / 0	8 / 0	6 / 0	6 / 0	8 / 1
Kl. 7:41	7 / 0	10 / 0	5 / 0	5 / 0	6 / 0	9 / 0
Kl. 8:13	3 / 1	5 / 0	6 / 1	5 / 0	3 / 0	5 / 0
Personer i alt over 5 afgange	19 stiger på / 1 stiger af	32 stiger på / 0 stiger af	22 stiger på / 1 stiger af	20 stiger på / 0 stiger af	18 stiger på / 0 stiger af	25 stiger på / 2 stiger af

Tabel 2. Stikprøver af fem morgenafgange: Antal personer der stiger på og af toget (på / af) fra Sejs-Svejbæk mod Herning.

Dato/afgange	13.08.2021	16.08.2021	19.08.2021	23.08.2021	31.08.2021	08.09.2021
Kl. 6:28	3 / 0	2 / 0	2 / 0	2 / 0	4 / 0	1 / 0
Kl. 7:00	1 / 2	1 / 1	0 / 1	2 / 2	1 / 1	1 / 0
Kl. 7:28	14 / 1	21 / 1	13 / 0	8 / 0	5 / 1	8 / 2
Kl. 8:00	0 / 0	2 / 0	1 / 1	4 / 1	0 / 0	2 / 0
Kl. 8:28	1 / 0	2 / 0	0 / 0	0 / 0	1 / 0	1 / 0
Personer i alt over fem afgange	19 stiger på / 3 stiger af	28 stiger på / 2 stiger af	16 stiger på / 2 stiger af	16 stiger på / 3 stiger af	11 stiger på / 2 stiger af	13 stiger på / 2 stiger af

I marts 2022 foretog lokalrådet nye stikprøver – isoleret på de fire mest populære morgenafgange fra Svejbæk st. mod Aarhus. Marts blev vurderet at være en god måned, da folk typisk er meget på arbejde og corona var mere eller mindre ude af samfundet. Resultatet af alle hverdage i marts viste, at 19 personer i gennemsnit tager toget mod Aarhus over de fire mest populære morgenafgange.

Det er en meget lille andel, af den samlede pendlerskare som ellers bevæger sig ud af byen til fods, cykel eller i bil.

Dertil viser passagertal for et helt år (2021-tal) at Svejbæk st. har godt 1 påstigning pr. afgang i gennemsnit.

Gennemsnittet pr. afgang kan naturligvis ikke bruges til så meget i et pendlerperspektiv. Men tallene viser, at en C1-linjeføring, der eventuelt kan tilbyde et stop andetsteds, burde være en bedre samfundsøkonomisk gevinst målt på passagergrundlag. Sejs-Svejbæk er ikke en tog-pendlerby.

Lokalrådet anbefaler derfor, at passagergrundlaget ved en C1-linjeføring med stop i et Silkeborg Nord-område (f.eks. Hårup) belyses i de videre undersøgelser.

3.3 Sammenhæng med lokaltrafik

Hvis der skal sikres en god sammenhængskraft med den lokale kollektive trafikstruktur, må denne gentænkes i forhold til en ny banelinje. De store byudviklingsområder ligger primært i Silkeborgs nordlige og vestlige udkant.

Den nuværende kollektive trafikstruktur er planlagt således, at buslinjerne går radiale mod centrum. Pendlerne, der skal mod Aarhus, er derfor nødt til at tage bussen eller bilen mod centrum for at stige om til tog mod Aarhus. Det belaster bymidten med trafik og p-pladser.

Såfremt der skal opnås en tidsgevinst for beboerne i byudviklingsområderne, vil vi pege på en løsning med en station i et Silkeborg Nord-område (f.eks. Hårup), hvor der etableres "tangentielle" buslinjer ad Nordre Højmarksvej med direkte forbindelser mellem boligområderne og omstigningsstationen. Herved opnås en tidsgevinst på 20-25 minutter, hvilket rigeligt opvejer ekstra stop på banelinjen (se bilag 1).

3.4 Tidsbesparelse

Forundersøgelsen fra 2016 fastslog en tidsbesparelse på 14 minutter mellem Silkeborg og Aarhus ved C3-linjeføringen, hvilket giver en samlet rejsetid på 26 minutter. Såfremt den eksisterende bane mellem Silkeborg og Aarhus opgraderes med hurtigere tog, samt at de eksisterende syv stop mellem Silkeborg og Aarhus nedlægges, vil den anslåede rejsetid være på ca. 35 minutter (jf. rejseplan.dk og forudsat at det tager ca. 1 minut at gennemføre et stop). Tidsbesparelsen på en C3-linjeføringen til 2,2 mia. kr. (Infrastrukturplan 2035) kontra at opgradere og justere togdriften på den eksisterende bane, anslås derfor at være under 10 minutter: 26 minutter ved C3-linjeføring vs. 35 minutter på den eksisterende bane med opgraderinger og justeringer.

Tidsbesparelsen på C1-linjeføringen bør derfor undersøges som et fuldgældigt alternativ. Det antages, at togene kan køre hurtigere på en længere strækning langs motorvejen. Såfremt C1-linjeføringen er hurtigere med en mere logisk linje, kan det måske generere tid til et ekstra stop i et Silkeborg Nord-område, som vil være til stor gavn for samfundsøkonomien og projektet rentabilitet.

Desuden står Sejs-Svejbæk, med C3-linjeføringen, til at miste halvtimesdriften på de eksisterende togforbindelser (Forundersøgelsen 2016 - figur 5). C1-linjeføringen vil i mindre grad konkurrere med de eksisterende forbindelser, hvilket kan give god grund til at opretholde nuværende halvtimesdrift. I så fald kan C1-linjeføringen gavne alle parter. Den skaber et politisk grundlag for at opretholde den nuværende halvtimesdrift, som er pendlernes største bekymring - og samtidig skåner C1 naturen omkring Sejs-Svejbæk samt mennesker og lokalsamfund, som måtte opleve gener ved flere tog gennem byen.

4. Natur

Ved en C1-linjeføring er den primære naturmæssige fordel, i forhold til C3-linjeføringen, at et større sammenhængende naturområde bevares, hvilket vil opretholde sammenhængen mellem de eksisterende naturområder (teknisk set kaldet "mulige naturområder" og "mulige økologiske forbindelser"). Generelt er der mangel på større sammenhængende naturarealer i Danmark, og C3-linjeføringen vil fragmentere et stort sammenhængende naturområde (Linå Vesterskov). Derudover vil C3 linjeføringen i Linå Vesterskov gå gennem fredskov, som i dag har status af "Urørt skov".

C1 vil på en mindre del af forløbet berøre Natura2000 området (H181, Silkeborg Skovene). Berøringen er begrænset, og konkret er en strækning på 190 meter syd for motorvejen – mellem Borgdalsvej og Nordskovvej – samt 300-400 m langs Nordskovvej berørt. De 190 meter omhandler en eksisterende faunapassage under motorvejen. Såfremt C1 løftes ligesom motorvejen ved faunapassagen, så vil den naturmæssige påvirkning forventeligt være minimal. Allerede i dag er strækningen på 300-400 m langs Nordskovvej væsentlig påvirket af vejen, og overordnet set vil effekten af berøringen derfor være begrænset, og der er alene tale om påvirkning i periferien af området.

C3/C4-linjeføringen vil yderligere belaste de allerede fredede lyngbakker med tilhørende hedearealer, ligesom Natura 2000 område og Nordskoven også vil belastes af den potentielt øgede togdrift. C3/C4-linjeføringens anvendelse af eksisterende bane mellem Silkeborg og Svejbæk går gennem samme Natura 2000 område, som C1 ved Nordskovvej eventuelt vil komme i berøring med.

Et væsentligt element i VVM-undersøgelsen forud for anlæggelsen af Nordskovvej var hensynet til diverse flagermusarter. Disse findes i hele Nordskoven, skovene nord for Sejs-Svejbæk og Linå Vesterskov. Uanset hvilken linjeføring der vælges, kan dette forventes at blive et tema.

5. Ulemper ved C3/C4

Det kan være vanskeligt at vurdere, hvilke gener flere tog gennem byen medfører. Oplevede gener kan være: Mere støj, flere vibrationer, mindre bevægelsesfrihed på tværs af togbanen, mere utryghed, øget ventetid ved jernbaneoverskæringerne, fysiske afskærmninger mv. Der er samlet set fire overskæringer i byen.

Siden forundersøgelsen i 2016 er motorvejen også åbnet gennem Silkeborg. Det har givet kraftig vækst i trafikken på Borgdalsvej ind mod Sejs-Svejbæk. Borgdalsvej er byens absolutte primære forsyningsvej. En øget togdrift gennem Sejs-Svejbæk vil være yderst kritisk for al trafik ud af, og ind gennem, byen. Uden at signalere utryghed, er det to gange inden for et år observeret, at en ambulance med fuld udrykning, ikke har kunne komme ind gennem byen. Krydset ved Borgdalsvej og Julsøvej opleves allerede i dag under nuværende togdrift som problematisk for trafikafviklingen. Flere situationer dagligt opleves utrygge i forbindelse med at bommene går ned; Ingen logik i sammenhæng mellem bomme og trafiklys, bilister kører over for rødt, cyklister cykler over for rødt og gående går over for rødt.

Desuden: Antallet af borgere i Sejs-Svejbæk, som forventeligt skal krydse jernbanen og køre ad Borgdalsvej er stigende med flere tilflyttere til byen. Dvs. at hele infrastrukturen får sat en prop i 6-8 gange i timen, ikke kun rejsende ad Borgdalsvej, men også hele Julsøvej spærres for gennemkørsel pga. krydsets placering.

Det er et kaotisk knudepunkt for byen – og flere tog gennem vil blot forværre situationen.

En af de større oplevede gener er, at der ved en C3/C4-linjeføring, igen kommer gennemgående tog gennem Sejs-Svejbæk. Bybilledet ændrer sig derfor markant allerede fra dag 1. Fra fire tog i timen, hvor alle kører i et tempo efter at skulle stoppe – til minimum seks tog i timen, hvor fire (jf. tidligere forundersøgelse) vil være gennemgående med en hastighed på 120 km/t, som banen jf. Banedanmark er dimensioneret til. Gennemgående tog skaber utryghed ift. al mobilitet på tværs og i nærheden af banen. For ikke at tale om de oplevede gener på borgernes privatadresser ved gennemgående tog. Sejs-Svejbæk er en lang by, hvor rigtig mange husstande befinder sig i relativt kort afstand til jernbanen.

En 1-sporet, og især en 2-sporet, løsning som medfører væsentlige gener og en ændring af byområdet med en opdeling af byen, overgange, afskærmning mv., vil splitte lokalsamfundet og ødelægge natur i og omkring lokalsamfundet.

C3/C4-linjeføringen vil på længere sigt kunne medføre endnu mere togtrafik gennem Sejs-Svejbæk end det, der er lagt op til i trafikforliget. Her er tale om en 1-sporet linjeføring uden godstransport, men behov for godstransport og en dobbeltsporsløsning kan opstå på sigt.

Perspektivet med en dobbeltsporsløsning er allerede undersøgt i forundersøgelsen, hvor det også italesættes, at dobbeltsporsløsningen kan undersøges nærmere i VVM-fasen. Udover de nævnte gener vil en dobbeltsporsløsning også kræve omfattende ekspropriationer af op mod 50 ejendomme i Sejs-Svejbæk.

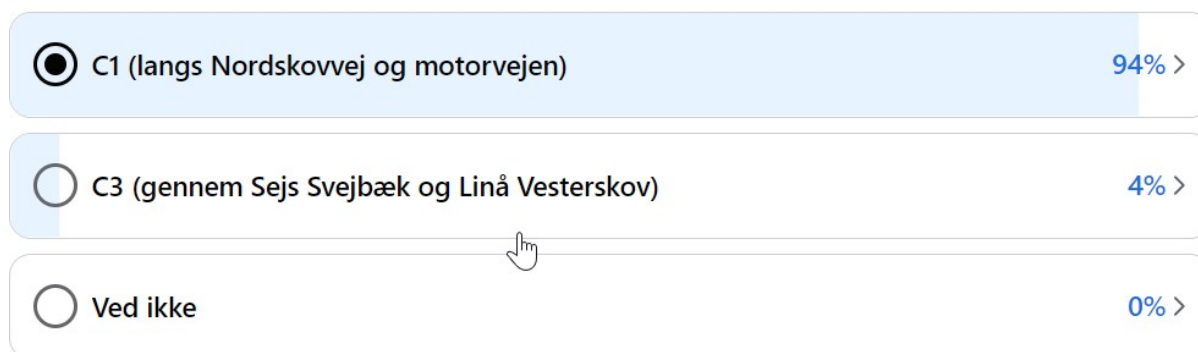
Gener som følge af den nuværende jernbane er en præmis for at bo i Sejs-Svejbæk. Men flere potentielle gener ved flere tog gennem byen synes at fylde meget i borgernes opfattelse, hvilket afspejles på diverse medier, især Midtjyllands Avis og på Facebook.

De oplevede gener ved togdrift – og potentielt øget togdrift ved C3/C4-linjeføringen – har stor betydning for byens borgere. Som tidligere nævnt har en lokal meningsmåling på Facebook



vist, at ud af 617 besvarelser foretrækker 94% C1-linjeføringen. Pr. 2.6.2022 var der 3.327 stemmeberettigede borgere i Sejs-Svejbæk, dvs. at ca. 19 procent af alle borgere har gjort sig den ulejlighed at stemme i meningsmålingen. Det er efter vores orientering en ganske pæn procent af en samlede befolkning, som jo også tæller en del, som ikke er aktive på Facebook.

Den nye jernbane kommer. Er der virkelig meget delte meninger om linjeføringen som MJA skriver? Argumenterne er fremført. Hvilken linjeføring foretrækker du?



Vi opfordrer derfor også til, at oplevede gener ved togdrift kommer til at fylde en væsentlig del i den forestående undersøgelse.

6. Opsummering

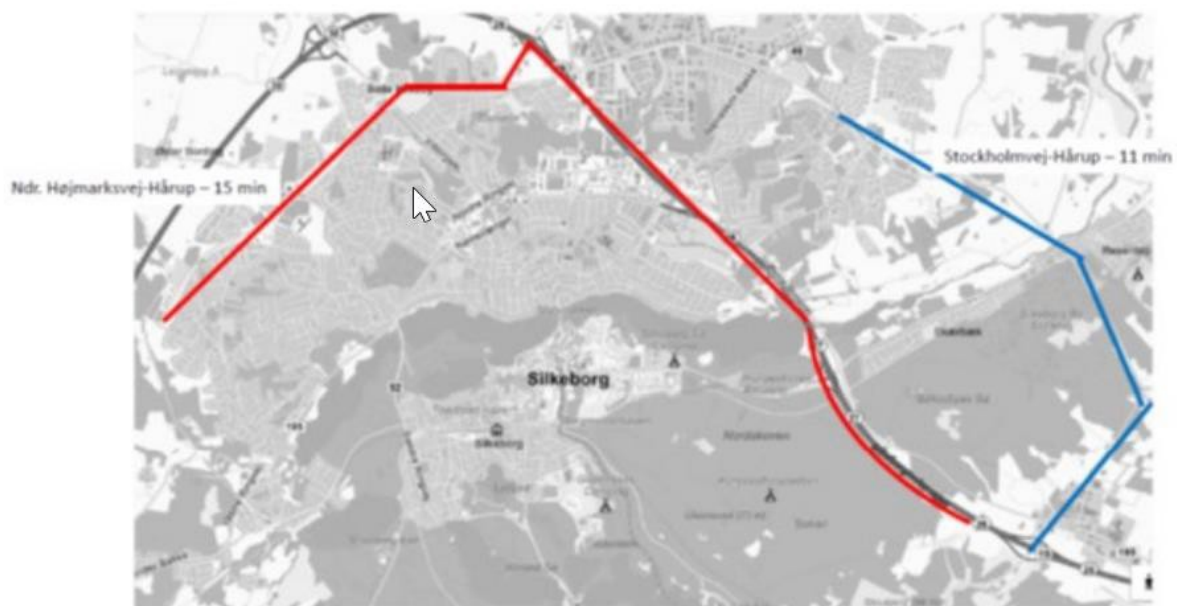
- Sejs-Svejbæk Lokalråd har peget på en række fordele og ulemper ved C1- vs. C3/C4-linjeføringer, som kræver nærmere analyser.
- Sejs-Svejbæk Lokalråd ønsker, at C1-linjeføringen, som løber langs motorvejen, undersøges ligeværdigt med C3/C4.
- Sejs-Svejbæk Lokalråd mener, at anlægsudgifterne for linjeføringerne ved både en 1-sporet og 2-sporet bør beregnes dybdegående, da økonomien i sidste ende er væsentlig for, hvilken løsning der vælges.
- Sejs-Svejbæk Lokalråd appellerer til, at den bedste løsning fremstilles – og ikke kun den billigste. Dette set i lyset af, at anlægsbudgettet i forvejen kan være underdimensioneret, da det er fastsat efter enhedspriser af ældre dato og heller ikke tager højde for anlægsudgifter, som er steget markant de sidste 2-3 år grundet covid19 og krig.
- Sejs-Svejbæk Lokalråd mener, at der bør laves en dybdegående samfundsøkonomisk analyse, da der kan være væsentlige samfundsmæssige fordele ved C1-linjeføringen i forhold til C3-linjeføringen – særligt i forhold til passagergrundlag og rejsetid.
- Der bør i langt højere grad fokuseres på mulighederne for at kunne betjene de mange borgere og nye tilflyttere i Silkeborg Nord, Eriksborg, Resenbro, Hårup, Linå, de studerende på Silkeborg Gymnasium og erhvervsskolen College360 og virksomhederne i det voksende erhvervsområde omkring Hårup, samt fordelene ved at etablere perifere busforbindelser og en pendler P-plads i f.eks. Hårup.
- Der bør lægges større vægt på naturhensyn i den kommende VVM-undersøgelse, hvor muligheden for at bevare og forbedre naturforholdene vægtes ligeværdigt med rene økonomiske hensyn.

Bilag 1 – Forslag til buslinjer

Nuværende buslinier



Forslag til fremtidig busbetjening



Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar nr. 2 fra [REDACTED]

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861268

Dato: 16 10-2022 21:51:58

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar nr. 2 fra [REDACTED].eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar nr. 2 fra [REDACTED]
Sendt: 16-10-2022 21:51

61B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Jeg støtter ligeledes op om høringssvar nr. 2 fra Sejs-Svejbæk Lokalråd, der er et særskilt høringssvar, som går på en støtte til at få belyst perspektiverne i indsendte høringssvar af [REDACTED].

Med venlig hilsen

[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar ny jernbane Silkeborg-Aarhus

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861251

Dato: 17 10-2022 22:09:50

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar ny jernbane Silkeborg-Aarhus.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)

Fra: [REDACTED]

Titel: Høringssvar ny jernbane Silkeborg-Aarhus

Sendt: 17-10-2022 22:09

62B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Jernbaneændringen vil lede til væsentlige nedskæringer i antal afgangene fra Ry mod Skanderborg og Århus, som vil betyde at jeg og mine medpendlere i fremtiden ikke vil kunne anvende offentlig transport, som en tilstrækkeligt pålidelig transportform.

Det vil drive flere bilanskaffelser med negative konsekvenser for E45, og nedsætte passagertal på ruten mellem Ry og Århus.

Det anbefales at der identificeres en løsning på denne udfordring. Fx Busser hver halve time mellem Låsby og Ry, Skanderborg og Ry eller lignende.

[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar ny jernbane Århus-Silkeborg

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861377

Dato: 03 10-2022 16:44:30

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar ny jernbane Århus-Silkeborg.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar ny jernbane Århus-Silkeborg
Sendt: 03-10-2022 16:44

63B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Linjeføring C1 bør foretrækkes, da den er den mest bæredygtige. Den vil kunne gennemføres med det mindst mulige indgreb i eksisterende natur og landskab.

Venlig hilsen

[REDACTED]

[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar ny letbane ml Silkeborg og Aarhus

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861286

Dato: 16 10-2022 17:41:44

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar ny letbane ml Silkeborg og Aarhus.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)

Fra: [REDACTED]

Titel: Høringssvar ny letbane ml Silkeborg og Aarhus

Sendt: 16-10-2022 17:41

64B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Jeg bor i Ry og tager jævnligt til København - dvs skifter i Skanderborg. Hvis der indføres timedrift vil jeg og mange andre med stor sandsynlighed få lange ventetider.

Derfor bør halvtimes drift opretholdes.

Venlig Hilsen

[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar ny Aarhus-Silkeborg strækning

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861307

Dato: 16 10-2022 10:01:52

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar ny Aarhus-Silkeborg strækning.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)

Fra: [REDACTED]

Titel: Høringssvar ny Aarhus-Silkeborg strækning

Sendt: 16-10-2022 10:01

65B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Dejligt med endnu en togstrækning. Dejligt at Galten nu også kan få tog. Fint at silkeborgenserne kan få kortere tid til Aarhus.

Det dur dog ikke, hvis hurtig togtid for nogle, betyder færre tog for andre, når det kan undgås.

Hvor mange pendlere i Ry, Skanderborg, Hørning og Viby vil skifte til bil, hvis der fremover kun bliver et tog i timen på den strækning, hvor der i dag er 2 tog i timen i dagtimerne? Det bør undersøges og tages med i miljøvurderingen.

Selv kører jeg dagligt med tog mellem Ry og Skanderborg. Min mand pendler dagligt mellem Ry og Herning, hvor togtiden er arbejdstid. Mange studerende i Ry pendler til Silkeborg, Viby eller Aarhus. Kun et tog i timen vil ændre væsentlig på mine/vores muligheder og fleksibilitet i dagligdagen.

Det er kortsigtet at vælge en af de billigere løsninger, hvis det samtidig umuliggør flere tog i timen på den eksisterende bane ml. Aarhus og Silkeborg.

Hvis vi skal have flere på toget, handler det ikke kun om tiden i toget; men også om komfort og fleksibilitet, herunder antal afgang i timen.

Med håb om valg af løsning mellem Silkeborg og Aarhus, som ikke går ud over passagerer på den nuværende togstrækning mellem Silkeborg og Aarhus.

Venlig hilsen

[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar på ny bane Aarhus-Silkeborg

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861383

Dato: 28 09-2022 09:06:04

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar på ny bane Aarhus-Silkeborg.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar på ny bane Aarhus-Silkeborg
Sendt: 28-09-2022 09:05

66B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Som borger i Skovby, hæfter jeg mig ved, at det ikke ligger fast fra start, at der etableres stoppesteder mellem stationerne Aarhus og Silkeborg.

Galten-Skovby burde som minimum have et stoppested, med den størrelse byen har.

Vi købte hus her, med en forventning om at banestrækningen blev etableret med dette stop i fremtiden, som det også har fremgået af planen indtil nu.

I dag er bil mit foretrukne transportmiddel, da den offentlige transport er for ringe til mit behov.

Det ville være godt, hvis en ny linjeføring faktisk hjalp borgere i større småbyer på strækningen, ved at etablere stoppesteder, og dermed også hjalp både Silkeborg og Aarhus, med at få færre biler i byerne.

Vh.

[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar Silkeborg - Århus

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861260

Dato: 17 10-2022 00:10:20

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar Silkeborg - Århus.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar Silkeborg - Århus
Sendt: 17-10-2022 00:10

67B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Hej,

Jeg er modstander mod C3 linjeføringen.

Jeg og min familie er tilflyttere til Sejs-Svejbæk fra Århus.

Vi flyttede til byen i 2005 (før vi fik børn). Vi har nu 2 børn.

Vi flyttede til det mest naturskønne område i Danmark. Vi flyttede hertil pga naturen.

Dette er et naturområde og en placering som alle vores venner fra både Århus og København misunder os.

Hvis vi ville have hurtigere transport til Århus, så havde vi bosat os tættere på Århus.

Det giver ganske enkelt ikke mening for os at man har et ønske om at ødelægge fantastisk natur for at spare 14 minutter for en meget, meget lille gruppe mennesker. Jeg tænker at langt størstedelen af dem der bor i Sejs-Svejbæk bor her pga naturen. - ikke pga toget.

Jeg er ofte til møder i Århus (både bil og med toget) og må sige at jeg er forbavset over at der i det hele taget er et tog til rådighed for den ganske lille gruppe mennesker der benytter sig af toget. Jeg tager typisk bilen ned til toget og må sige at jeg også ville tage bilen op til Hårup skulle der komme et trinbræt derude (ved en C1 linjeføring). Forskellen i tid for mig og en stor del af byen ville være minimal om vi skulle køre til Svejbæk eller Hårup (forskellen er få minutter). Den forskel tager jeg gerne med hvis jeg kan slippe for at få ødelagt et stykke unik natur.

Jeg er uddannet anlægsingeniør og kan godt regne ud at det vil være et endda MEGET stort stykke at skoven (Linå Vesterskov) der skal omlægges til jernbane pga et meget kuperet terræn. (Linieføring C3). Det vil være en katastrofe for naturområdet.

Trafikken igennem Sejs-Svejbæk er i ydermere også meget presset ved knudepunktet ved overgangen på Julsøvej/Tranebærvej (ved skolen). Lange køer og trafikken der lukker krydset når toget kommer. Jeg kan slet ikke forestille mig konsekvenserne hvis der skulle komme flere tog gennem byen. En børnehave og en skole i dette kryds og en forfærdelig trafik når toget kommer er en dårlig kombination.

Det virker for mig mere oplagt med en linjeføring langs vejen fra Silkeborg Station og udenom Nordskoven. Men jeg mener nok i det hele taget at det er voldsomt med en ny togstrækning. Den er fin den vi har nu. Alt rigelig til formålet.

Mvh,

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar Silkeborg - Aarhus

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861375

Dato: 05 10-2022 20:03:54

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar Silkeborg - Aarhus.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Hørings svar Silkeborg - Aarhus
Sendt: 05-10-2022 20:03

68B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

C1 ville være den bedste løsning for alle i og omkring Silkeborg.

Mvh [REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar Silkeborg-Aarhus jernbane

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861325

Dato: 14 10-2022 20:26:41

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar Silkeborg-Aarhus jernbane.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar Silkeborg-Aarhus jernbane
Sendt: 14-10-2022 20:26

69B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Hej

En genåbning og stop for minimum samtlige regionaltog på en ny Brabrand station bør være en no-brainer. Vi der bor i de vestlige forstæder Tilst, Brabrand med over 25.000 indbyggere har elendig adgang til skinnebåren trafik.

I langt mindre byer ved Aalborg og på Fyn har I genåbnet en masse stationer med langt mindre befolkningsgrundlag. Det må da være muligt for Bane Danmarks stationsanalyser at kunne analysere at potentialet for en station i de vestlige forstæder til landets næststørste by er enorm.

Personligt ville jeg lade bilen stå, hvis en station kom til Brabrand, og pendle med toget til mit job i Skanderborg, hvilket i dag er umuligt med kollektiv trafik. Så jeg vælger i dag bilen til mit job og sidder i daglig kø på E45 sammen med tusindvis andre til stor skade for klimaet.

Så kom nu med et stop i Brabrand på den nye jernbane mellem Aarhus og Silkeborg, så I får en masse kunder i togene, og vi får maksimalt antal togafgange fra en kommende Brabrand station.

Mvh.

[REDACTED]

Sendt fra min iPad

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar til "Ny bane Aarhus-Silkeborg"

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861354

Dato: 11 10-2022 23:33:35

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar til Ny bane Aarhus-Silkeborg.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar til "Ny bane Aarhus-Silkeborg"
Sendt: 11-10-2022 23:33

70B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Til Banedanmark,

Håber og forventer at analysen peger på løsninger, der fortsat muliggør halv-time drift på den eksisterende og velfungerende sydlige strækning mellem Silkeborg og Aarhus.

Bliver der peget på løsninger, der ikke muliggør fremtidig halv-time drift på den eksisterende sydlige strækning, så vil jeg forvente, at det fremgår tydeligt og at afledte konsekvenser for berørte områder (såsom Ry, Laven, Alken, evt. Sejs/Svejbæk) bliver analyseret eller vurderet, så dem, der skal træffe den endelige beslutning, kan gøre det på oplyst grundlag (passagerflugt og dermed risiko for efterfølgende lukning, øget bilisme frem for grøn omstilling, afvikling frem for udvikling, osv.).

VH. [REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar til Ide'fasehøring "Ny bane Aahus-Silkeborg

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861261

Dato: 16 10-2022 23:48:25

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar til Ide'fasehøring Ny bane Aahus-Silkeborg.eml

[2] Høringssvar-Idefase ny jernbane.pdf

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)

Cc: [Redacted]

Fra: [Redacted]

Titel: Høringssvar til Ide'fasehøring "Ny bane Aarhus-Silkeborg"

Sendt: 16-10-2022 23:48

Bilag: Høringssvar-Idefase ny jernbane.pdf;

71B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Hej

Hermed fremsendes vores høringssvar til Ide'fasehøringen vedr. "Ny bane Aarhus-Silkeborg"

Med venlig hilsen

[Redacted signature block]

Sejs-Svejbæk, den 16. oktober 2022

Tlf. [REDACTED]
mail: [REDACTED]

Til Banedanmark (aarhus-silkeborg@bane.dk)

Høringssvar, idéfasehøring vedr. Ny bane Aarhus-Silkeborg

Som beboere i Sejs-Svejbæk har vi til dagligt det privilegie, at kunne færdes i naturområderne i vores nærområde - alene, sammen med venner, familie osv.....

Disse naturområder består af en afvekslende og unik natur, som vi har stor glæde af og ser som en af de største "perler" i Danmark, hvilket også gør området meget attraktivt for såvel beboere i området, gæster og besøgende udefra.

Vi er derfor også særdeles bekymrede for de negative konsekvenser, som en ny baneføring igennem "vores" område vil medføre for både natur, dyreliv og det enkelte menneske og ikke mindst de infrastrukturelle og miljø- klimamæssige påvirkninger, som vil blive påført området ved en ændring af den nuværende jernbane, samt etableringen og udbygningen af denne.

Bekymringen går også på de natur og miljømæssige værdier der risikere at blive forringede eller gå tabt for al fremtid.

Valget af linjeføring.

Vi mener helt klart, at anlæggelsen af en banelinje gennem Linå Vesterskov og Sejs-Svejbæk (linjeføringerne C3 og C4) vil have store negative indvirkninger på både natur og mennesker, med store negative miljømæssige konsekvenser for både områdernes naturværdier og for alle beboere i Sejs-Svejbæk, både ved etableringen og ved ibrugtagelsen, som vil medføre øgede støj- og vibrations-gener, samt forøgede ventetider ved bomanlæggene vil forårsage, at borgerne vil blive påført helt urimelige gener i deres dagligdag.

At "gennemskære" skoven og etablere en ny jernbanelinje igennem Linå Vesterskov, som ligger i et helt unikt og stærkt kuperet istidslandskab, vil være en naturmæssig uoprettelig ugering i et af Søhøjlandets smukkeste "perler", som igennem mange år har fungeret som besøgsmaal for såvel naturmennesker, idrætsudøvere, motionister mv..

Vi opfordre derfor på det kraftigste til, at det bliver linjeføringsforslag C1, eller et der tager udgangspunkt i C1, der vil blive anvendt til en evt. etablering af en ny jernbanelinje.

En ny jernbanelinje vil herved blive etableret i den eksisterende transportkorridor, som allerede er etableret langs Nordskovvejen og den gamle jernbaneforbindelse fra Silkeborg til Langå.

Her kunne en ny jernbane etableres ud til motorvejen imellem Silkeborg og Aarhus, for herefter at fortsætte i den trafikkorridor der allerede er lavet langs motorvejen.

Herved kan man minimere de negative miljømæssige konsekvenser og påvirkninger for både natur, dyreliv og mennesker ved såvel etableringen, samt den fremtidige drift af en evt. ny jernbanelinje fra silkeborg til Aarhus.

Fordele ved linjeføringsforslag C1 frem for de øvrige linjeføringsforslag.

- At minimere de miljømæssige påvirkninger for både natur, dyreliv, mennesker, samt klima.
- Vil være til glæde for flere borgere og potentielt medføre flere brugere ved en etablering af en ny station eller "trinbræt" ved Hårup (Attraktivt for borgere og virksomheder i Silkeborgs nordlige og østlige område.(f.eks. Gødvad, Eriksborg, Resenbro, Linå, Laven, Sejs-Svejbæk mf.)
- God infrastruktur (veje og gang/cykelstier) til og fra evt. ny station/"trinbræt" ved Hårup som kan udnytte den gode infrastruktur der allerede er etableret.
- Gode muligheder for etablering af parkeringspladser som evt. kan flytte borgere fra bil til tog.
- Bedre muligheder for fremtidige udvidelser (to sporet jernbanelinje, godstransport mv.)
- Bedre transportmuligheder til erhvervsområdet i Hårup, f.eks. ansatte hos Danfoss (Danfoss har bygget ud og de forventer, at der vil være ca. 600 ansatte hos Danfoss i Hårup i 2023/2024).
- Undgår en forøgelse af de negative konsekvenser, som jernbanelinjen har på den lokale infrastruktur i Sejs-Svejbæk, som i forvejen er belastet af den nuværende jernbanelinje. Specielt belastet er det meget trafikerede kryds Borgdalsvej-Julsøvej ved den lokale skole. Dette krydset ved/i jernbaneovergangen er "hovednerven" i Sejs-Svejbæk borgernes til- og frakørsels muligheder til byen. (De negative konsekvenser minimeres faktisk ved valget af C1, samt overgangen til timedrift som er påtænkt i stedet for den nuværende halvtimesdrift)
- Undgå en forøgelse af generne ved alle tog overgange i Sejs-Svejbæk, som krydses af mange borgere ved transporten fra og til sit hjem.
- Undgår de negative konsekvenser, som en yderligere jernbanedrift og dermed flere tog igennem byen vil have på de borgere, som bor langs jernbanen i Sejs-Svejbæk. (støj- og vibrations- gener, samt evt. etablering af "støjmur", ekspropriationer mv.)
- Undgå højhastigheds tog igennem et tætbebygget område og de øgede negative påvirkninger, som dette vil påføre.
- Bevarelse af stort sammenhængende skovområde/naturområde der er beliggende i et helt unikt kuperet istidslandskab, som man må betegne som en af "perlerne" i det midtjyske Søhøjland.

Er en ny jernbane mellem Silkeborg og Aarhus den rigtige fremtidige løsning ?

Vi mener at det er tvivlsomt, om en ny jernbanelinje imellem Aarhus-Galten-Silkeborg overhovedet er et rentabelt, nyttigt og bæredygtigt element i den fremtidige infrastruktur.

Vi mener at en et alternativt, som hurtigbus-rute med miljøvenlige drivmidler og prioritet for busserne ved knude- og trængselspunkter, muligvis kunne løse persontransport-opgaven mere miljøvenligt og langt mere fleksibelt.

Vi håber at dette alternativ bliver overvejet og vurderet mere indgående, og vi opfordrer til, at man beder trafikstyrelsen iværksætter arbejdet med en undersøgelse af dette alternativ.

Dette alternativ kan endvidere etableres langt hurtigere med langt færre økonomiske omkostninger end etableringen af en ny jernbanelinje.

Man kan ved dette alternativ også undgå den negative miljø og klimamæssige påvirkning, som etableringen af en ny jernbanelinje vil medføre.

Hurtigbusruter med miljøvenlige drivmidler vil med stor fordel langt lettere og billigere, kunne tilpasses evt. ændrede behov i fremtiden, da fleksibiliteten er langt større.

Vi gør her til sidst endvidere opmærksom på, at vi støtter op om høringssvarene fra både Sejs-Svejbæk Lokalråd og Svejbæk Grundejerforening.

Med venlig hilsen

[Redacted signature]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar til idéfasehøring ny bane Aarhus-Silkeborg fra Skanderborg Kommune

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861248

Dato: 28 10-2022 09:15:35

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar til idéfasehøring ny bane Aarhus-Silkeborg fra Skanderborg Kommune.eml
[2] Fælles høringssvar om ny bane fra Silkeborg, Aarhus og Skanderborg kommuner og Region Midtjylland.pdf
[3] Supplerende høringssvar om ny bane Aarhus-Silkeborg fra Silkeborg og Skanderborg kommuner.pdf

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)

72K

Cc: [Redacted]

Fra: [Redacted]

Titel: Høringssvar til idéfasehøring ny bane Aarhus-Silkeborg fra Skanderborg Kommune

Sendt: 28-10-2022 09:13

Bilag: Fælles høringssvar om ny bane fra Silkeborg, Aarhus og Skanderborg kommuner og Region Midtjylland.pdf;
Supplerende høringssvar om ny bane Aarhus-Silkeborg fra Silkeborg og Skanderborg kommuner.pdf;

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Til Banedanmark

Hermed fremsendes to høringssvar fra Skanderborg Kommune til idéfasen for ny bane Aarhus-Silkeborg.

1. Fælles høringssvar fra Aarhus, Skanderborg og Silkeborg kommune samt Region Midtjylland
2. Supplerende høringssvar fra Skanderborg og Silkeborg Kommune.

Begge høringssvar er godkendt af Byrådet i Skanderborg Kommune d. 26. oktober 2022. Begge høringssvar er også fremsendt fra Silkeborg Kommune.

Vi ser frem til at indgå aktivt i den videre proces.

På Skanderborg Kommunes vegne,

[Redacted signature]



[Redacted signature]



Til Banedanmark
Via aarhus-silkeborg@bane.dk

Høringssvar – idéfasehøring for ny bane Silkeborg - Aarhus

7. oktober 2022
Side 1/4

Hermed fremsendes et fælles høringssvar til idéfasehøring om ny bane Aarhus – Silkeborg. Høringssvaret sendes på vegne af Silkeborg Kommune, Skanderborg Kommune, Aarhus Kommune samt Region Midtjylland.

Silkeborg, Skanderborg og Aarhus Kommune samt Region Midtjylland ser det som særdeles positivt, at en ny bane mellem Aarhus og Silkeborg er en del af Infrastrukturplan 2035 og at Banedanmark er gået i gang med de indledende forundersøgelser med henblik på opstart af anlægsarbejde i 2026.

Projektet er højt prioriteret i Silkeborg, Skanderborg og Aarhus Kommune samt Region Midtjylland. Det er en vigtig del i den vision vi har for Østjylland med fremtidig sammenhængende og bæredygtige mobilitet, der kan understøtte den store vækst og udvikling vi oplever. Projektet vil også have stor betydning for at binde regionen bedre sammen – helt fra Herning i vest til Aarhus i øst - og give flest mulige borgere og erhverv adgang til hurtig togtransport.

Vi har dog noteret os, at det beskrevne Silkeborg-Aarhus baneprojekt i Infrastrukturplan 2035 er baseret på en enkelt-sporet løsning med stationer i Silkeborg, Galten og Aarhus.

Vi anser en ny bane for at have et stort potentiale for at understøtte den markante byudvikling der er i gang og planlægges for i byområderne Aarhus og Silkeborg, men også Sejs-Svejlbæk, Låsby, Galten-Skovby, Harlev-Framlev, Brabrand og Åbyhøj.

Med den pågående planlægning i området ved Harlev-Frem lev i Aarhus Kommune, at det samlede indbyggertal, indenfor en 10-årige periode, vil vokse fra 4.300 indbyggere i dag til mellem 14.500 - 17.500 samt at der vil komme et sted mellem 14.000- 19.000 nye arbejdspladser. I Sejs-Svejbæk forventes en befolkningsstigning fra 4.200 til 5.300, Silkeborg forventes at stige fra 53.000 til 60.500 og Låsby og Galten området forventes at stige fra 15.700 til 18.000 indbyggere over de næste 10 år.

7. oktober 2022
Side 2/4

Vi vil derfor opfordre til, at de kommende undersøgelser også omfatter muligheden for at gennemføre de stationsåbninger og den betjening, der tidligere blev undersøgt i en dobbeltspor-løsning.

Derfor ønskes det, at Banedanmark medtager følgende perspektiver i den kommende undersøgelsesfase med henblik på at indgå som alternativ, der belyses i den efterfølgende miljøkonsekvensvurdering:

- Banen undersøges som dobbeltspor-løsning. Dette skal sikre højt niveau af regularitet, fleksibilitet og kapacitet i den fremtidige togdrift samt muligheder for etablering af flere stop ved de markant voksende bysamfund mellem Aarhus og Silkeborg samt gøre det teknisk muligt at opretholde nuværende serviceniveau på den eksisterende bane Silkeborg-Skanderborg-Aarhus.

- **Der undersøges mulighed og konsekvenser for flere stop på banen i bysamfund på strækningen**, herunder Åbyhøj, Brabrand, Harlev-Fremlev, Låsby og Hårup. Herunder ønskes det belyst, hvilke muligheder der er for at sammentænke den fremtidige bane med Brabrand station, der også er en del af Infrastrukturplan 2035. Dette skal indfri banens potentiale for at understøtte bæredygtig byudvikling og grøn mobilitetsadfærd.

For at understøtte den forestående forundersøgelse kan vi bidrage med passagerberegninger fra Aarhus Kommunes trafikmodel. Denne model tager afsæt i Landstrafikmodellen zonestruktur, men har en mere fint-masket inddeling der giver mulighed for større præcision.

7. oktober 2022

Side 3/4

Figuren nedenfor viser passagerberegninger i 2030 fra Trafikstyrelsens forundersøgelse i 2016 beregnet i landstrafikmodellen sammenholdt med Aarhus Kommunes trafikmodel.

Det er vores vurdering at passagergrundlaget med Aarhus-trafikmodellen er betydeligt større end først antaget.

På- og afstigere Station	Forundersøgelse for 2030		Aarhus Trafikmodel	Forskel mellem forundersøgelse og Aarhus trafikmodel
	Enkeltspor	Dobbeltspor	Dobbeltspor	
Åbyhøj st.	0	680	2.716	2.036
Brabrand st.	0	870	1.409	539
Harlev-Fremlev st.	0	540	1.686	1.146
Galten-Skovby st.	1.400	1.200	1.656	456
Låsby st.	0	400	474	74
Svejbæk st.	170	390	tal på vej	tal på vej
Silkeborg st.	7.400	8.000	tal på vej	tal på vej

Tabel 1: Passagerberegninger i 2030 fra Landstrafikmodellen (angivet som "Forundersøgelsen 2030") sammenholdt med Aarhus Kommunes trafikmodel. Beregning af passagertal for stationer i Silkeborg Kommune er under udarbejdelse.

Silkeborg Kommune, Skanderborg Kommune, Aarhus Kommune samt Region Midtjylland stiller sig, i samarbejde med Midttrafik, til rådighed for Banedanmark med lokal viden, data og passagerberegninger fra Aar-

hus Kommunes trafikmodel såfremt det kan fremme vidensgrundlaget i undersøgelsesfasen.

7. oktober 2022
Side 4/4

Spørgsmål kan stiles til [redacted]

[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]

Med venlig hilsen

[redacted]
[redacted]

[redacted]
[redacted]

[redacted]
[redacted]

[redacted]
[redacted]



Banedanmark

aarhus-silkeborg@bane.dk

12. oktober 2022

Høringssvar fra Skanderborg og Silkeborg Kommune – idéfasehøring for ny bane Aarhus–Silkeborg

Som supplement til vores fælles høringssvar fra Silkeborg Kommune, Skanderborg Kommune, Aarhus Kommune samt Region Midtjylland, fremsendes hermed følgende supplerende kommentarer fra Skanderborg og Silkeborg Kommune.

Skanderborg og Silkeborg Kommune ser positivt på, at en ny bane mellem Aarhus og Silkeborg er en del af Infrastrukturplan 2035, og at Banedanmark er gået i gang med de indledende forundersøgelser. Projektet er højt prioriteret i begge kommuner.

Skanderborg og Silkeborg Kommune anbefaler linjeføringsforslag C1 med en dobbeltsporet løsning på hele strækningen mellem Silkeborg og Aarhus. Dette kan medføre nye stationer og dermed et større passagergrundlag. Desuden vil nye stationer understøtte byudviklingen i byerne langs jernbanen. En dobbeltsporet løsning vil samtidig sikre, at der også kan opnås et hurtigt og gennemgående tog til Aarhus, hvilket er vigtigt for Silkeborg og andre byer vest for Silkeborg.

Byrådet i Skanderborg og Silkeborg Kommune noterer sig, at den kommende trafikale analyse skal levere køreplanseksempler for den eksisterende jernbane via Ry. I de kommende undersøgelser er det vigtigt for Skanderborg og Silkeborg Kommune, at der belyses et driftsoplæg, hvor den nuværende frekvens (halvtimesdrift) opretholdes for den eksisterende jernbane Silkeborg-Laven-Ry-Skanderborg-Stilling-Hørning-Aarhus.

Den eksisterende jernbane via Ry er en væsentlig og vigtig del af den kollektive infrastruktur i Skanderborg og Silkeborg Kommune for såvel uddannelsessøgende som arbejdskraft, der er bosat i f.eks. Ry og pendler til arbejdspladser og uddannelse i bl.a. Silkeborg, Skanderborg og Aarhus. I Ry forventes en befolkningsvækst på ca. 20 procent frem til 2030.

Idet kommissoriet til regionalbanen foreskriver, at C3 skal undersøges nærmere, bør det samtidigt undersøges, hvorvidt stationen i Sejs-Svejbæk bør flyttes i forhold til bedre at betjene hele byområdet Sejs-Svejbæk samt Hårup.

Skanderborg og Silkeborg Kommune vil i de kommende undersøgelser have særlig fokus på, hvordan nye stationer i Hårup, Låsby og Galten understøttes mest muligt fra kommunernes side, bl.a. i form af placering af byudvikling, attraktive adgange, stationsforpladser, pendler-p-pladser, kobling til øvrig kollektiv transport mv.

En ny regionalbane mellem Silkeborg og Aarhus binder byerne tættere sammen og gør stationen i Silkeborg til et vigtigt trafikknudepunkt for omstigning både i en lokal og regional sammenhæng. En ny jernbane vil ligeledes gøre Silkeborg til det nære opland for Aarhus og skabe et stort bosætningspotentiale i korridoren. Samtidig vil det medføre en række strategiske effekter i form af nye arbejdspladser i tæt tilknytning til nye stationer.

Silkeborg Kommune anbefaler specifikt, at overkørsel 56 ved Frederiksberggade i Silkeborg skal løses ved at føre jernbanen helt under Frederiksberggade. Ved en niveaufri skæring med jernbanen er det sandsynligvis tilstrækkeligt med én venstresvingsbane fra Nordskovvej til Frederiksberggade, samt et modtagerspor på Frederiksberggade. Værdien for bymiljøet og trivslen ved en underføring forbedres betydeligt.

En nedgravning af jernbanen på hele strækningen mellem Frederiksberggade og Søndre Ringvej i Silkeborg, vil medføre et stort byudviklingspotentiale på stations- og banearealet, som kan indgå i en samlet økonomivurdering af en nedgravning.

Samtidigt vil jernbanen ikke være en barriere i midtbyen, som den er i dag, hvor der kun er krydsningsmuligheder et begrænset antal steder. Nye krydsningsmuligheder for alle trafikanttyper, især lette trafikanter, vil blandt andet medvirke til en større trafiksikkerhed ved krydset Frederiksberggade og en aflastning af Frederiksberggade, hvor ca. 19.000 køretøjer vil passere i døgnet i 2032. Silkeborg Kommune ser positivt på, at Banedanmark nu undersøger dette forslag.

Skanderborg og Silkeborg kommune ser frem til et fortsat godt samarbejde i forbindelse med de kommende undersøgelser.

Til høringsvaret er som bilag vedlagt Skanderborg og Silkeborg Kommunes tidligere brev til transportministeren om Ny bane Aarhus-Silkeborg.

Med venlig hilsen

[Redacted signature]

[Redacted signature]

[Redacted signature]

[Redacted signature]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar til idéhøringsfase af ny bane mellem Aarhus-Silkeborg

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861263

Dato: 16 10-2022 23:05:43

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar til idéhøringsfase af ny bane mellem Aarhus-Silkeborg.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar til idéhøringsfase af ny bane mellem Aarhus-Silkeborg
Sendt: 16-10-2022 23:05

73B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Til BaneDanmark

I dette høringssvar ønsker vi at udtrykke vores bekymringer for flere negative konsekvenser ved de foreslåede linjeføringer, der går igennem Linå Vesterskov og Sejs-Svejbæk (C3 og C4).

Ny jernbane på bekostning af eksisterende jernbane og passagerer

Af præsentationen fra borgermøderne fremgår det, at etableringen af en ny jernbane vil betyde, at den eksisterende bane over Ry vil gå fra to til et tog i timen. Den kortere køretid for borgere i Silkeborg og vest for Silkeborg vil således ske på bekostning af et stort antal borgere, der i dag benytter den eksisterende jernbane fra byer som bl.a. Ry og Sejs-Svejbæk, som oplever stor befolkningstilvækst. Vi er mange borgere, der har valgt at bosætte os i disse byer netop pga. muligheden for at tage toget. I Sejs-Svejbæk har vi fået halvtimes-driften tilbage og mange benytter toget til/fra arbejde og uddannelse. Med ét tog i timen vil det være sværere for mange at benytte toget til den daglige transport. Det er vigtigt, at store investeringer i en ny jernbane kommer flest muligt til gode og ikke blot har fokus på en tidsbesparelse for borgere i Silkeborg og vest for Silkeborg. C1-linjeføringen vil have mindre konsekvenser for den eksisterende jernbane end C3 og C4 - og vil således sikre, at eksisterende pendlere ikke bliver nødt til at tage bilen fremover i stedet.

Natur og miljø

Vi ønsker, at natur og miljø vægtes højt. Danmark mangler større sammenhængende naturarealer. En linjeføring gennem Linå Vesterskov vil fragmentere et stort sammenhængende skovområde, som er udpeget som bevaringsværdigt landskab og bør friholdes for byggeri og anlæg. I oktober 2020 gjorde staten indsigelse, da Silkeborg Kommune i kommuneplanen foreslog at udlægge en del af skoven til beboelsesområde. Vi håber, at staten også denne gang vil have øje for det bevaringsværdige landskab med fantastisk natur og et rigt dyreliv. Af Silkeborg Kommunes miljøundersøgelse af området står der "*Undersøgelsen peger på væsentlige miljøpåvirkninger i forhold til, at området i dag er skovbevokset og har et højt naturindhold. Der er formentlig flagermus og flere rødlistede arter i området. Området er en del af "Grønt Danmarkskort" og fungerer som rekreativt område for befolkningen i Svejbæk.*"

Veje, som banen skal krydse

I en relativt lille by som Sejs-Svejbæk er der i dag fire veje, som banen skal krydse. Disse veje fører til villakvarterer med mange bløde trafikanter, der dagligt krydser banen, når de cykler/går i skole eller på arbejde. Samtidig benyttes vejene dagligt af et stort antal beboere og turister, der går tur i skoven. Sejs-Svejbæk er samtidig en by i vækst, der oplever trafikale udfordringer som følge af begrænsede muligheder for at ændre den trafikale infrastruktur. Særligt krydset ved Julsøvej, Tyttebærvej og Borgdalsvej er et knudepunkt for både skolebørn, børnehavebørn og de, der kører til/fra Hårup og motorvejen. Særligt i særligt morgen- og eftermiddagstimerne kan der være lange bilkøer på Borgdalsvej, når bilerne holder for toget. Ved jernbaneoverskæringerne på villavejene opstår der ligeledes kø på Julsøvej, når der holder mere end 1-2 biler og venter på toget. Vi er bekymrede for, at yderligere tog gennem Sejs-Svejbæk vil medføre flere trafikale udfordringer og gener for byens borgere, herunder øget ventetid/længere bilkøer ved overskæringerne, mere støj, flere vibrationer og mere utryghed.

Vi håber I vil tage ovenstående problemer ved linjeføringerne C3 og C4 i betragtning og mener, at C1 klart vil være den mest hensigtsmæssige linjeføring.

Med venlig hilsen

[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar til ny bane Silkeborg-Aarhus

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861388

Dato: 23 09-2022 13:03:04

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar til ny bane Silkeborg-Aarhus.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)

Fra: [REDACTED]

Titel: Høringssvar til ny bane Silkeborg-Aarhus

Sendt: 23-09-2022 13:03

74B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Hej.

Er banen projekteret til mere end 2 tog i timen, i hver retning? I fremtiden kan hyppigere afgang, end hver halve time, være attraktivt mellem Silkeborg – Aarhus, og være bidragende til en form for S-togs drift, i det Østjyske.

Undersøgelsen bør undersøge hvilke passagereffekter dette ville have.

Der bør evt. kigges på muligheden, for opstillingsspor, eller vendespor på Silkeborg Station for at reducere forsinkelsers effekter, på andre afgang.

Mvh.

[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: høringssvar til Ny bane Aarhus-Silkeborg

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861254

Dato: 17 10-2022 13:41:33

Type: Indgående

Dokumenter: [1] høringssvar til Ny bane Aarhus-Silkeborg.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: høringssvar til Ny bane Aarhus-Silkeborg
Sendt: 17-10-2022 13:41

75B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Hvis den nye linjeføring betyder en forringelse af serviceringen med tog på den nuværende strækning over Alling - Ry - Laven- Sejs ..., så vil jeg indvende:

Hvis togdriften på den nuværende bane nedsættes til en gang i timen, både i dagtimer og aften/weekend, så risikerer man at affolke byerne på strækningen. Denne plan må ikke videreføres uden en grundig, kvantitativ undersøgelse af beboernes behov for togtransport i byerne på strækningen.

Vi er mange borgere, der er afhængige af den nuværende linje for at kunne arbejde, uddanne os mm. En gang i timen er ikke nok til at få det daglige liv til at fungere. Det vil føre til faldende boligpriser, affolkning og yderligere belastning af indfaldsvejene til Silkeborg og Aarhus.



Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar til ny banestrækning

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861302

Dato: 16 10-2022 12:37:27

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar til ny banestrækning.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar til ny banestrækning
Sendt: 16-10-2022 12:37

76B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Til Bane Danmark

Hermed fremsendes høringssvar fra [REDACTED] til de foreslåede nye linjestrækninger for ny banestrækning mellem Silkeborg og Aarhus.

Hvis der skal laves en ny banestrækning, opfordrer vi jer til at tage følgende med I jeres vurderinger, når I skal beslutte hvilken linjestrækning den nye banestrækning skal have.

Vi anbefaler på det kraftigste, at den nye linjestrækning ikke går via Sejs- Svejlbæk.

1. Ved linjeføring C2 og C3 vurderer vi, at der skal fældes yderligere skov i et område, der i forvejen har været udsat for meget skovfældning over de sidste 5-6 år. Der vil være nye områder af naturen, som vil blive støjbelastet, i stedet for at der ved linjeføring C1 umiddelbart påvirkes i det samme område, som motorvejen i forvejen påvirker.
2. Vi er bekymret for hvordan trafikikkerheden i Sejs-Svejlbæk vil blive, hvis der indføres et hurtigtog til byen. I forvejen er bommene ofte i ude af drift og togene må tude i hornet igennem byen. Ligesom Silkeborg by trafikalt er udfordret af baneoverskæringen, er Sejs- Svejlbæk ligeså ved det famøse lyskryds ved Borgdalsvej, Tyttebærvej og Julsøvej. Trafikbelastningen i Sejs-Svejlbæk er godt nok ikke lige så tung, som i Silkeborg by, men det er hovednerven, hvor alle børn skal igennem for at komme i skole, børnehave, vuggestue mm., samt forældrene, der enten skal til motorvejen, ind til Silkeborg eller mod Ry. HVIS I vælger linjeføring C2 eller C3, så betyder det 6 tog igennem byen i timen i forhold til de 4 tog i timen, der er i dag. Dvs. ca. hver 10 minut vil bommene gå ned. Bommene estimeres at være nede i ca. 2-3 min pr gang dvs. på en time vil bommene være nede mellem 12-18 min dvs mellem 20-30%. Den kø, der i dag skabes i spidsbelastningstidspunkterne ved lyskrydset, vurderes ikke at kunne afvikles mellem bomnedgangene, hvis der fremadrettet skal 6 tog igennem byen i timen. Vi er meget bekymret for hvordan især morgentrafikken med gående, cyklister, bilister skal kunne afvikles forsvarligt, hvis togtrafikken igennem byen intensiveres. I er meget velkomne til at kigge forbi i lyskrydset i Sejs-Svejlbæk en hverdagsmorgen i tidsrummet 07.40-08.00 og se hvordan trafikken afvikles i dag med de tog gennemgange der i dag, så I bedre kan visualisere for jer, hvordan det vil blive ved yderligere 2 gennemgange om timen.
3. Yderligere togdrift med flere tog gennemgange vil ligeledes bidrage til yderligere gener i naturområderne Sindbjerg/Stoubjerg, hvor man i forvejen generes af togdriften. Denne gene vil kun blive større.

Med Venlig Hilsen [REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar til ny jernbane

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861335

Dato: 13 10-2022 17:39:15

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar til ny jernbane.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar til ny jernbane
Sendt: 13-10-2022 17:39

77B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Hej Lokalrådet

Jeg stemmer for C3 og C4, så længe den nye bane går igennem svejbæk station. Vi får meget bedre transport mulighed i byen. Og nemmere at tiltrække flere der vil flytte til byen (sejs-svejbæk).

Mvh

[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar til ny jernbane

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861264

Dato: 16 10-2022 22:59:53

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar til ny jernbane.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)

Fra: [REDACTED]

Titel: Høringssvar til ny jernbane

Sendt: 16-10-2022 22:59

78B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Kære Banedanmark

Jeg er borger i Svejbæk Nord, og jeg er imod ideerne med linjeføringerne C3 og C4, som skal gå igennem Sejs-Svejbæk.

Jeg er bekymret for om Svejbæk Nord (området omkring vejene, der hedder noget med Langdal, Kilde og Lynggård) bliver en separat bydel, idet en ny jernbane med hurtigtog vil skære en hård linje gennem byen. Der bor mange børn i Svejbæk Nord, og endnu flere kommer til med udstykningerne på Langdalstoft og Langdalshøjen. Det virker ikke sikkert at skulle krydse en bane med sådan et tog. Selv hvis overgangene ved Lynggårdsvej og Kildevej lukkes kan jeg kun forestille mig det kaos, der vil være med biler og små børn på cykler ved overgangen ved Borgdalsvej. Det virker ikke gennemtænkt. Byen er meget børnerig, og det ser ud til at fortsætte. Det er i det hele taget ikke hensigtsmæssigt med et tog af den kaliber så tæt på skolen og daginstitutionerne ift. hvad det giver af gener for biltrafikken og for børnene.

Sejs-Svejbæk er så unik med skov på den ene side og vand på den anden. Det ville være ødelæggende for hele Søhøjlandet at få skæmmet Linå Vesterskov med opgravning, jernbaner og træfælding.

Jeg synes det er meget sørgeligt, hvis Sejs-Svejbæk skal ligge land og skov til sådan et projekt. Det bliver som at have en motorvej gennem byen. Lad os bevare Søhøjlandet.

Med håb om at C1 bliver taget i betragtning i stedet. Det ville give mening at have banen langs motorvejen, så meget som muligt. Vi elsker naturen her i Silkeborg, og den rute virker mindst skæmmende.

Mange hilsner,
[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar til ny jernbane Aahus-Silkeborg

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861256

Dato: 17 10-2022 11:05:50

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar til ny jernbane Aahus-Silkeborg.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Cc: [REDACTED]
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar til ny jernbane Aarhus-Silkeborg
Sendt: 17-10-2022 11:05

79B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Helt overordnet er vi meget positive over en ny bane, der styrker dækning af den kollektive trafik mellem Harlev-Framlev og Århus / Silkeborg. En ny bane bidrager selvsagt kun hertil, hvis der etableres en station i Harlev-Framlev. Det er derfor vigtigt, at det der bygges en tosporet bane, som minimum mellem Århus og Skovby, der dels kan betjene Harlev-Framlev, men også det store nye erhvervsområde på 80 hektar (til store logistikvirksomheder) ved Framlev, som Århus kommunes etablerer netop nu.

Vi vil gerne understrege, at vores støtte til en bane betinges af, at der på strækningen Brabrand-Skovby vælges en linjeføringen langs med Herningmotorvejen. Dels er det her, der er størst på behov for banen, men det skal også forhindre, at natur, landskab, landbrug og landsbyer i og omkring Lyngbygård ådal belastes af yderligere en trafikkorridor – hvor der allerede er flere både bane- og hovedfærdselsårer i såvel øst/vest og nord/syd gående retning. Det er derfor uhensigtsmæssigt med en linjeføring med sin 'egen' krydsning af Lyngbygård ådal nord for Herning motorvejen, fremfor en krydsning ved motorvejen.

Med venlig hilsen

[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar til undersøgelsen af 'Ny bane Aarhus-Silkeborg'

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861276

Dato: 16 10-2022 20:13:19

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar til undersøgelsen af 'Ny bane Aarhus-Silkeborg'.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar til undersøgelsen af 'Ny bane Aarhus-Silkeborg'
Sendt: 16-10-2022 20:13

80B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Høringssvar til undersøgelsen af 'Ny bane Aarhus-Silkeborg'

Som mangeårig pendler mellem Svejbæk Station og Aarhus H takker jeg for muligheden for at komme med input til undersøgelse af 'Ny bane Aarhus-Silkeborg'.

Indledningsvist glæder jeg mig over, at politikerne med den nye jernbane mellem Aarhus og Silkeborg ønsker at fremtidssikre den kollektive transport mellem Midt- og Østjylland. Men jeg har også en række bekymringer. Blandt andet ser det ud til, at den nye jernbane vil betyde væsentlige forringelser af betjeningen på den nuværende jernbane over Ry og Skanderborg.

Jeg har følgende bemærkninger til undersøgelsen af 'Ny bane Aarhus-Silkeborg':

1) Jeg anbefaler en linjeføring, der gør det muligt at koble Svejbæk Station på den nye jernbane. Sejs-Svejbæk er et af de hurtigst voksende bysamfund i Silkeborg Kommune, og byen vil ifølge Silkeborg Kommunes befolkningsprognoser runde 5.000 indbyggere i 2035. Der er således et stærkt passagergrundlag, og Svejbæk Station er således også én af fem stationer mellem Herning og Aarhus, der er ved at være tilbage på antallet af rejsende fra før coronapandemien (målt på antallet af af- og påstigere i Q1 og Q2 i 2019 og 2022).

2) Jeg har noteret mig flere politikeres ønske om at føre den nye jernbanen uden om Sejs-Svejbæk (C1), hvilket vil forlænge nyanlægget med godt syv kilometer (20-25 procent). Det vil øjensynligt fordyre projektet og forringe mulighederne for at lave dobbeltspor på dele af strækningen inden for den økonomiske ramme. Det vil gøre det sværere at sikre en god betjening på flere stationer. Jeg anbefaler i stedet, at man genbruger sporet mellem Silkeborg og Svejbæk Station og gør dele af strækningen øst for Sejs-Svejbæk dobbeltsporet. Det vil give bedre muligheder for at koble flere stationer på den nye bane – herunder Svejbæk Station.

3) Umiddelbart ser det ud til, at C4-løsningen vil have mindst indvirkning på naturen af alle de tre foreslåede linjeføringer.

4) Hvis der vælges en linjeføring igennem Sejs-Svejbæk er det afgørende for byen, at:

- Der bliver stop på Svejbæk Station
- Jernbanen ikke udvides til dobbeltspor (som vil kræve ekspropriationer)
- Der ikke lukkes overgange i byen
- Der ikke opsættes støjværn, som vil skæmme naboernes udsigt

5) Jeg bemærker, at det i Trafik- og Byggestyrelsens forundersøgelse fra 2016 fremgår, at den nye jernbane (uanset linjeføringen) vil forringe den kollektive trafikbetjening på den eksisterende jernbane over Ry og Skanderborg ved at halvere antallet af afgang fra det nuværende to tog i timen i begge retninger til ét tog i timen. Reduktionen af tog vil betyde en væsentlig forringelse af den kollektive transports udviklingsmuligheder i Svejbæk, Laven, Alken, Ry, Hørning og Viby J – både i forhold til at skabe en fleksibel forbindelse fra de pågældende byer til Aarhus og Silkeborg, men i høj grad også i adgangen til den nord- og sydgående jernbane. Jeg anbefaler, at der findes en løsning, som gør det muligt at opretholde halvtimesdriften på den eksisterende jernbane over Ry og Skanderborg. I 2019 – før coronapandemien – havde Ry Station knap 180.000 rejsende med Arriva-toget. Det vil selvsagt være en katastrofe for en pendlerby som Ry, hvis man bliver reduceret til timedrift.

De bedste hilsner

Bedste hilsner

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar togforbindelse til Aarhus.

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861316

Dato: 15 10-2022 21:14:26

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar togforbindelse til Aarhus..eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)

Fra: [REDACTED]

Titel: Høringssvar togforbindelse til Aarhus.

Sendt: 15-10-2022 21:14

81B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Lidt om mig selv.



Jeg er 74 år og har boet i Silkeborg kommune i over 70 år.

Min kone og jeg er flittige bruger af kulturen og naturen i Silkeborg.

Derfor vil vi gerne give vores bud på en fremtidig togforbindelse til Aarhus, og hvad vi mener også bør ske derefter.

Det er et must, at den nye forbindelse føres under Frederiksberggade og videre til Hårup langs Nordskovvej (gerne boret gennem skoven noget af vejen) og derefter langs motorvejen til Aarhus.

Ved at lægge fremtidige togstrækninger langs motorvejene, i lighed med den nye togbane fra KBH. til Korsør, kan man opnå store besparelser, hvis der på dele af strækningerne kræves støvjærn.

Endvidere vil det ikke give mening hverken økonomisk eller moralsk at bibeholde jernbanestrækningen fra Silkeborg til Ry for at samle få passagerer op i Laven.

Denne strækning går direkte gennem noget af Danmarks smukkeste natur.

Vores forslag vil være en natursti til både vandre og cykelturister, som vil blive måske den smukkeste natursti, vi kan få i Danmark.

Med venlig hilsen



Sendt fra [Mail](#) til Windows

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar vedr. idefasehøring ny jernbane

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861266

Dato: 16 10-2022 22:01:04

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar vedr. idefasehøring ny jernbane.eml
[2] Sejs-Svejbæk Lokalråd - Høringssvar.pdf

== AKT 2861266 == [Høringssvar vedr. idéfasehøring ny jernbane] == Dokument 1 == [Høringssvar vedr. idéfase... ==

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)

82B

Fra: [REDACTED]

Titel: Høringssvar vedr. idéfasehøring ny jernbane

Sendt: 16-10-2022 21:59

Bilag: Sejs-Svejbæk Lokalråd - Høringssvar.pdf;

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Til rette vedkommende

Hermed fremsendes høringssvar vedr. idéfasehøring i forbindelse med ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.

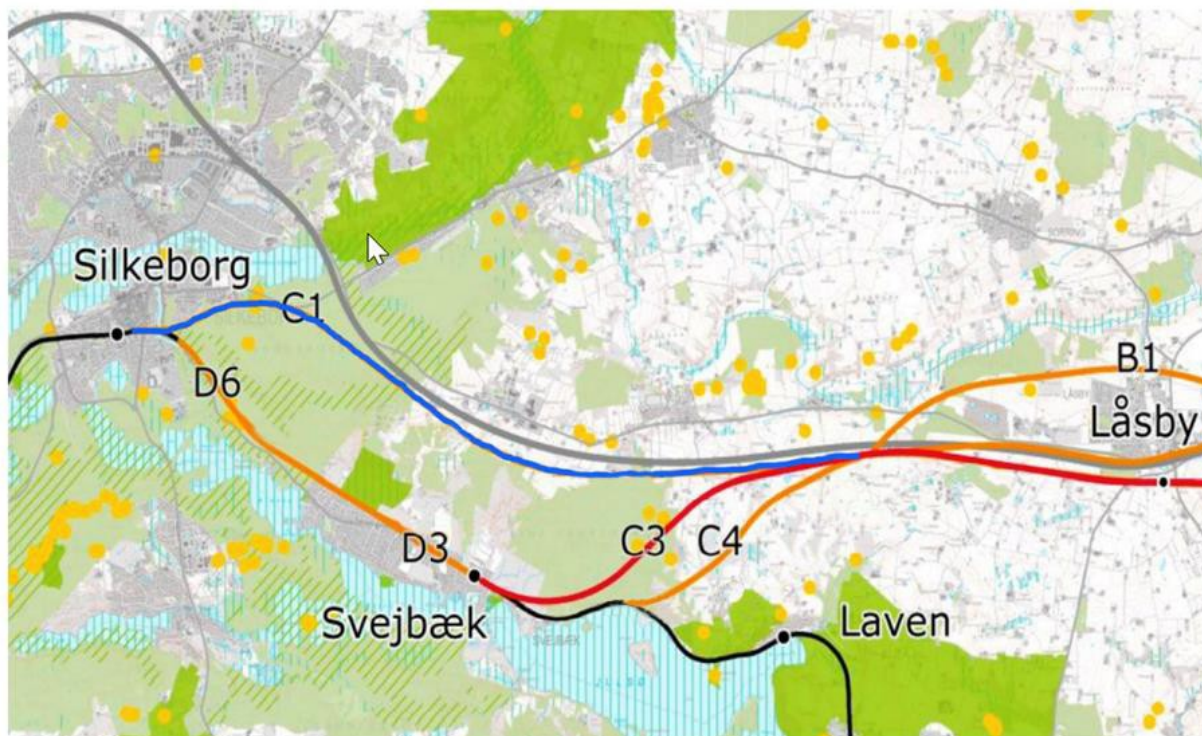
Høringssvaret bakker fuldt op om det høringssvar fremsendt af Sejs-Svejbæk Lokalråd. Se vedhæftede.

Med venlig hilsen

[REDACTED]

Høringssvar fra Sejs-Svejbæk Lokalråd vedr. ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg

-i forbindelse med Banedanmarks idéfasehøring 3. kvartal 2022



Formålet med høringssvaret i denne fase er dels at inspirere Banedanmark med lokalt forankrede idéer og dels at gøre opmærksom på lokale og kommunale bekymringer.

Hovedbudskabet med høringssvaret er, at C1-linjeføringen skal med i næste undersøgelsesfase (VVM), og at C1-løsningen af mange grunde bør vælges. Efter lokalrådets opfattelse er C1-linjeføringen ikke blot den bedste løsning her og nu, men det er også klart den linjeføring med størst udviklingspotentiale for fremtiden. Lokalt risikerer vi med C1-linjeføringen ikke massiv ødelæggelse af større sammenhængende naturområde, og med C1-linjeføringen risikerer vi heller ikke i omfattende grad flere gener, som en øget togdrift og udbygning heraf gennem byen vil medføre.

Budskabet er vi ikke ene om. Lokalrådets budskab understøtter ligeledes de tanker Silkeborg, Skanderborg og Aarhus Kommuner har om, at C1-linjeføringen er at foretrække. Derudover har flere folketingspolitikere fra Transportudvalget også tilkendegivet, at C1-linjeføringen er det rigtige valg for Silkeborg Kommune og Sejs-Svejbæk. Bl.a. Thomas Jensen og Kristian Pihl Lorentzen. Dertil har 94% af 617 borgere i lokalområdet Sejs-Svejbæk tilkendegivet, at de foretrækker C1-linjeføringen.

Sejs-Svejbæk Lokalråd stemmer dermed for C1-linjeføringen og vil i følgende høringssvar argumentere herfor.

Hjemmeside: <https://sejs-svejbæk-lokalraad.silkeborg.dk/Projekter-visioner/Jernbanelinjefoering-2021>

Mail: [REDACTED]



Indhold

Resume.....	3
1. Indledning og baggrund for høringssvar.....	5
2. Ændrede forudsætninger som idéoplæg til ny forundersøgelse	6
3. Idéoplæg til C1-linjeføringen ift. samfundsøkonomi.....	8
3.1 Anlægsøkonomi.....	8
3.2 Passagergrundlag ved stop på C1	9
3.3 Sammenhæng med lokaltrafik.....	11
3.4 Tidsbesparelse	11
4. Natur	12
5. Ulemper ved C3/C4.....	13
6. Opsummering	15



Resume

Sejs-Svejbæk er, med knap 4.500 indbyggere, den 3. største by i Silkeborg Kommune. Sejs-Svejbæk Lokalforsamling har nedsat en arbejdsgruppe, hvis mål det er, at få C1-linjeføringen undersøgt ligeværdigt med de øvrige.

Lokalforsamlingen ønsker, at natur-, miljø- og lokale interesser vægtes i langt højere grad, end det er tilfældet i tidligere forundersøgelser.

Det er vigtigt, at en kommende banelinje kommer flest muligt til gode og ikke blot har fokus på en hurtig forbindelse for de, der bor i Silkeborg C eller vest for Silkeborg. Derfor bør en C1-løsning indeholde stop i et Silkeborg Nord-Øst område (f.eks. Hårup)

Med C3/C4-linjeføringen står Sejs-Svejbæk, jf. tidligere forundersøgelser, til at miste halvtimesdriften på de eksisterende togforbindelser.

C1-linjeføringen vil i mindre grad konkurrere med de eksisterende forbindelser, hvilket kan give god grund til at opretholde nuværende halvtimesdrift. Silkeborg og Skanderborg Kommuner støtter allerede officielt dette synspunkt – ligesom flere folketingspolitikere i Transportudvalget også deler synspunktet.

C1-linjeføringen kan sikre en status quo i forhold til kollektiv transport på den gamle bane.

Lokalforsamlingen appellerer til, at Banedanmark også foreslår den bedste løsning – og ikke kun den billigste. Dette set i lyset af, at anlægsbudgettet kan være estimeret på baggrund af gamle enhedspriser, som ikke tager højde for særlige terrænforhold. Bl.a. er etablering af C3-linjeføringens forløb igennem den stærkt kuperede Linå Vesterskov ikke vurderet i tilstrækkeligt omfang i forhold til budgettet. Der er flere anlægsøkonomiske forhold ved C1-linjeføringen, som har ændret sig væsentligt siden forundersøgelsen i 2016. Bl.a. er den nye Nordskovvej etableret. Det åbner op for nye muligheder i forhold til etablering af C1-linjeføringen på denne strækning. Der findes stadig ubrugt gammelt jernbanetracé. Der er stigende ejendomspriser i Sejs-Svejbæk og foretaget nybyggeri langs den eksisterende jernbane, hvilket medfører, at udbygning til en 2-sporet bliver dyrere.

En undersøgelse af anlægsudgifterne vil formentlig påvise yderligere krav til anlægsarbejde i Sejs-Svejbæk pga. en presset infrastruktur. Lange bilkøer på flere tidspunkter af døgnet ved Borgdalsvej i forbindelse med krydsning af jernbanen er særligt problematiske.

Dertil kommer en markant prisstigning i anlægsudgifter over de sidste to-tre år.

Sejs-Svejbæk Lokalforsamling anbefaler, at anlægsudgiften beregnes dybdegående for alle linjeføringer og for både 1-sporet og 2-sporet, da økonomien i sidste ende vil spille en afgørende rolle for, hvilken løsning der vælges.

Hvis banen alligevel ikke kan realiseres inden for et tilsyneladende underdimensioneret budget, vil lokalforsamlingen bakke op om, at få belyst den bedste løsning i forhold til lokale udfordringer og øvrige samfundsøkonomiske parametre som passagergrundlag og rejsetid.

C1-linjeføringen kan etableres langs den nye Nordskovvej og løbe parallelt med motorvejen mellem Resenbrokrydset og Hårup. Ved at etablere et stop i et Silkeborg Nord-område (f.eks. Hårup) vil man bedre kunne servicere de mange borgere og tilflyttere i det kommende Eriksborg, Linå, Resenbro, Hårup og Silkeborg Nord, de studerende på Silkeborg Gymnasium og College360 samt virksomhederne i det voksende erhvervsområde omkring Hårup. Der vil desuden være mulighed for at etablere en pendlerplads i Hårup for motorvejs-trafikanter fra vest, som derved kan stige på hurtigtog til Aarhus.



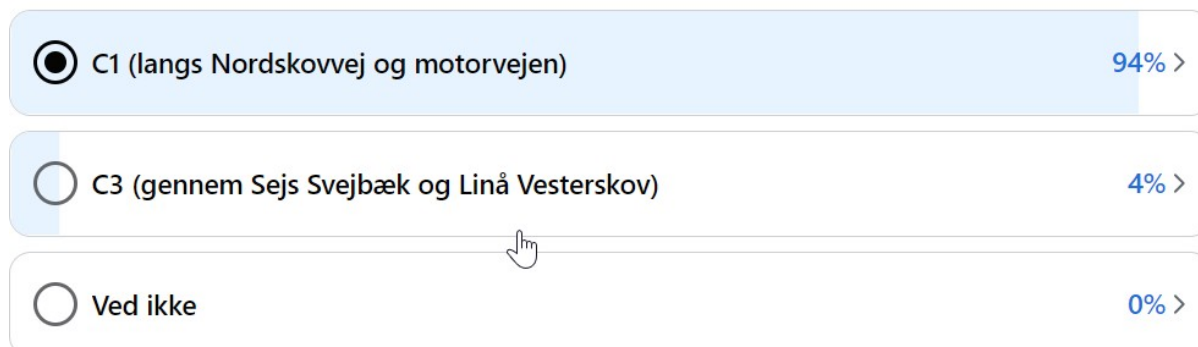
Den primære naturmæssige fordel ved C1, i forhold til C3, er, at et større sammenhængende naturområde bevares, hvilket vil opretholde sammenhængen mellem de eksisterende naturområder.

Flere tog gennem Sejs-Svejbæk vil medføre flere oplevede gener, bl.a. mere støj, flere vibrationer, mindre bevægelsesfrihed på tværs af jernbanen, mere utryghed og øget ventetid ved jernbaneoverskæringerne.

C3/C4-linjeføringen vil også, jf. tidligere forundersøgelser, medføre gennemgående tog igen. Dette har tidligere været til stor gene for en lang række borgere. Tidligere forundersøgelser peger på, at vi med C3/C4 vil gå fra fire tog i timen som tilpasser tempo efter at de skal stoppe til minimum seks tog i timen, hvoraf fire er gennemgående med en hastighed på 120 km/t, som banen jf. Banedanmark er dimensioneret til. Dette vil forøge støj og rystelser. Med elektrificering af togdrift vil dette blive yderligere forøget, da eltog er tungere og medfører større gener.

En øget togdrift gennem Sejs-Svejbæk anses som en markant forringelse af borgernes levevilkår. En lokal meningsmåling på Facebook har derfor, blandt andet, også tidligere vist, at 94% ud af 617 besvarelser foretrækker en C1-linjeføring:

Den nye jernbane kommer. Er der virkelig meget delte meninger om linjeføringen som MJA skriver? Argumenterne er fremført. Hvilken linjeføring foretrækker du?



1. Indledning og baggrund for hørings svar

Hørings svaret har opdrag i Banedanmarks idéfasehøring 3. kvartal 2022 i forbindelse med forundersøgelse til etablering af ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.

Tidligere forundersøgelse fra 2016 har anbefalet en linjeføring, som krydser Linå Vesterskov og går igennem Sejs-Svejbæk – uden stop. Denne forundersøgelse har bl.a. taget udgangspunkt i en administrativ kommunehøring, hvor hverken borgere eller politiske udvalg er blevet hørt. Tidligere forundersøgelse er således både ude af trit i forhold samfundet og nye forbedrede løsningsforslag.

Derfor glæder det os at læse i kommissoriet (tilbage i februar 2022) som udstukket af Transportministeriet og forligskredsen, hvordan C1-linjeføringen nu skal undersøges sammen med øvrige linjeføringer.

Det glæder os endnu mere at høre på borgermøde i JYSK arena 20.9., at alle linjeføringer nu skal undersøges ligeværdigt – ingen er foran på papiret.

Sejs-Svejbæk er, med knap 4.500 indbyggere, den 3. største by i Silkeborg Kommune. Sejs-Svejbæk Lokalråd er positivt indstillet over for en bedre betjening af den kollektive trafik i Silkeborg Kommune.

Vi finder det af stor vigtighed, at en kommende banelinje kommer flest muligt til gode, og ikke blot har fokus på en hurtig forbindelse for de få, som allerede har gode muligheder for kollektiv transport. En stor del af borgerne i Silkeborg bor i Silkeborg Nord, hvor også en stor del af befolkningstilvæksten vil ske i fremtiden. Formålet med etableringen af Silkeborg-Aarhus forbindelsen vil kun i mindre grad nås, såfremt kun en mindre del af beboerne i Silkeborg vil eller kan benytte den, fordi påstigning alene kan ske i Silkeborg C, med alle de udfordringer der måtte være i forhold til transport og parkering hér.

Lokalrådet har derfor tidligt nedsat en arbejdsgruppe, hvis mål det er, at alternative linjeføringer mellem Silkeborg og Aarhus medtages i næste undersøgelsesfase (VVM).

Lokalrådet ønsker, at natur-, miljø-, lokale og samfundets interesser i langt højere grad vægtes end det, der er foreslået i forundersøgelsen fra 2016.

Lokalrådet er stærkt motiveret til arbejdet gennem en massiv, lokal opbakning.

Byrådsmedlemmer, folketingsmedlemmer, Silkeborg og Skanderborg Kommuner deler således lokalrådets budskaber. Dertil, som nævnt ovenfor, har 94% af 617 borgere allerede peget på, at C1-linjeføringen vil være at foretrække.

Derfor peger lokalrådet på C1-linjeføringen, og vil i det følgende hørings svar argumentere herfor.



2. Ændrede forudsætninger som idéoplæg til ny forundersøgelse

Afsnittet giver et bud på væsentlige forudsætninger, som vi mener dels er forkert opstillet i forundersøgelsen fra 2016 og dels har ændret sig siden 2016. Et bud på de ændrede forudsætninger skal også opfattes som idéoplæg til den forestående undersøgelsesfase.

Økonomi og natur

I forundersøgelsen fra 2016 peges på et valg af linjeføring ud fra en økonomisk vurdering samt udfordringerne ved C1's nærhed til Natura2000 områder. Alle linjeføringer undersøgt i forbindelse med forundersøgelsen passerer imidlertid Natura2000 områder. C1 passerer et mindre område ved motorvejen, men kan følge motorvejstracéet tæt hen over området. De øvrige løsninger passerer tværs gennem natura2000 området tæt ved Remstrup Å.

Nordskovvejen

Nordskovvejen har set dagens lys. Dvs. at der allerede er foretaget massive anlægsarbejder, som et jernbaneprojekt må formodes at kunne drage nytte af.

Dertil har der tidligere kørt tog fra Silkeborg C op ad Nordskovvejen og nord på. Det gamle jernbanetracé er ikke fuldt udnyttet i forbindelse med Nordskovvejen, og ligger i dag øde hen i skoven, hvor man dog kan cykle derpå.

Corona og hjemmearbejde

Corona har bidraget væsentligt til, at flere arbejdspladser i dag kører med "best of both worlds". Dvs. at flere har nu kun tredages fremmøde på arbejdspladsen, og to dage med hjemmearbejde. I forhold til det undersøgende arbejde, må det betyde, at særligt det samfundsøkonomiske parameter med passagergrundlag, bør vægte højere.

Et stop på C1-linjeføringen bør alt andet lige have et større passagergrundlag, da oplandet fra Silkeborg Nord, Resenbro, Hårup, Linå og Sejs-Svejbæk er større end det de andre linjeføringer kan byde på. Kan der ikke blive råd til et stop i forhold til rejsetiden, bør C1 fortsat have de bedste vilkår for fremtidig udvikling. Tegner man en logisk linje på et kort og lader linjeføringen følge motorvejen, bør rejsetiden her, alt andet lige, være kortere, da den ikke skal op og ned ad bakker og med motorvejen er der taget højde for sving. Spørgsmålet er, om den kortere rejsetid på C1, kan give "råd" til et stop og dermed forøge passagergrundlaget.

Bæredygtighed

I dag er der endnu mere fokus på bæredygtighed end tilfældet var i 2016. Bæredygtighed gennemsyrrer den ene politiske strategi efter den anden.

Dermed bør ligge et øget fokus på at konvertere pendlere langs motorvejen fra bil til tog. Det kan både blive et krav og en nødvendighed. C1 appellerer til denne tankegang ved at have den største strækning langs motorvejen – og dermed også mulighed for at anlægge et strategisk stop i Silkeborg Nord området, som, tidligere nævnt, både vækster og har et stort opland ift. passagergrundlag.



Nyt kommissorium

Kommissoriet af 1. februar 2022 fra Transportministeriet giver også nogle væsentlige ændrede forudsætninger:

1. Tre linjeføringer skal nu undersøges ligeværdigt. Det må betyde, at store dele af tidligere undersøgelser ikke kan/skal genbruges.
2. Der skal perspektiveres til opgradering af linjeføringen til 200 km/t, udvidelse til dobbeltspor og godstransport. Perspektiverne forsvinder ikke i fremtiden og har eksisteret i snakken om en ny bane mellem Aarhus, Silkeborg og Herning i godt 10 år. C1-linjeføringen giver perspektiverne et rum at leve i. C3/C4 linjeføringen lukker ned for samtlige udvidelsesmuligheder grundet natur og by.

Lokalrådet kan kun opfordre til, at perspektiverne undersøges i højere grad end kommissoriet lægger op til. Perspektiverne har væsentlig indflydelse på de samfundsøkonomiske parametre, og bør vægte højere.

Økonomi og uhensigtsmæssige begrænsninger i budgettet

Budgettet til hele jernbaneprojektet er i Infrastrukturplan 2035 fastsat til 2,2 mia. kr. Et budget fastsat efter et anlægsoverslag på en enkeltsporet jernbane i forundersøgelsen 2016. Siden 2016 har verden, grundet corona og krig, oplevet en markant stigning i anlægspriser.

Dertil har anlægsoverslaget fra 2016 gjort brug af nogle enhedspriser fra et infrastrukturprojekt af endnu ældre dato.

Med ovenstående taget i betragtning virker det usandsynligt, at der kan bygges en ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg for 2,2 mia. kr.

Derfor vil lokalrådet på det kraftigste appellere til, at forestående undersøgelser også tager afsæt i at finde den bedste løsning og ikke den billigste løsning indenfor en budgetramme, som alligevel ikke er tilstrækkelig.

Skal der gennem ny anlægslov findes ekstra midler til at realisere projektet, kan det kun være i samfundets og politikernes interesse, at der arbejdes på at foreslå den bedste løsning – også selvom den kan være dyrere.

3. Idéoplæg til C1-linjeføringen ift. samfundsøkonomi

Jf. tidligere forundersøgelser er foreslåede linjeføring tilsyneladende udpeget, fordi den skulle være billigst. Anlægsudgiften er estimeret på baggrund af en enhedspris pr. km og tager f.eks. ikke højde for særlige terrænforhold. Men forundersøgelsen har ikke analyseret et fuldgældigt alternativ i forhold til samfundsøkonomien, hvorfor det frygtes, at beslutningsgrundlaget bliver mangelfuldt.

Vi ønsker derfor, at få undersøgt C1-linjeføringen grundigt og ligeværdigt, særligt på følgende samfundsøkonomiske parametre: Anlægsøkonomi, tidsbesparelse og passagergrundlag ved stop i Silkeborg Nord område (fx Hårup).

Den følgende redegørelse underbygger argumentationen for, at C1-linjeføringen giver flere muligheder.

3.1 Anlægsøkonomi

I forhold til anlægsøkonomi ved C1-linjeføringen er der, som tidligere nævnt, flere forhold, som har ændret sig væsentligt siden forundersøgelsen i 2016. Bl.a. er den nye Nordskovvej, der forbinder Resenbrokrydset med Silkeborg C, etableret. Dette åbner op for nye muligheder og mindre anlægsudgifter i forhold til etablering af C1-linjeføringen på denne strækning. Det eksisterende trace ved Nordskovvejen, som kan anvendes ud til motorvejen, har tidligere været brugt som jernbanelinjeføringen. Traceet er kun delvist udnyttet til Nordskovvejen. Afgravninger langs Nordskovvejen vurderes at strække sig over ca. 1 km. Betydeligt mindre ift. de massive afgravninger mm. der skal til for at kunne realisere C3/C4.

Desuden kan variationer af C1-linjeføringen, som bevæger sig gennem mindre kuperet terræn, undersøges. Vi sætter endvidere spørgsmålstegn ved, om de økonomiske omkostninger ved etablering af C3-linjeføringens forløb igennem den stærkt kuperede Linå Vesterskov er vurderet i tilstrækkeligt omfang. Pga. terrænets kupering og hældning i Linå Vesterskov, hvor terrænet stiger fra vest mod øst fra ca. kote +30 m til ca. kote +95 m (65 m) over en ca. 3 km lang strækning, men med toppe ind imellem som er højere end kote 95, vil der skulle gennemføres særdeles omfattende anlægsarbejde. Dette indebærer bl.a., at banetracéet skal stige og hæves betydeligt på strækningen allerede vest for Linå Vesterskov i udkanten af Sejs-Svejbæk, og at der på strækningen i skoven skal ske betydelig sænkning/nedgravning af tracéet i forhold til terræn, for at togdrift overhovedet skal kunne lade sig gøre.

I anlægsoverslaget for C3-linjeføringen er medtaget en udgift til støjværn på 40 % af strækningen. Det antages, at udgiften hertil vil være betydeligt lavere ved en C1-linjeføring, da den ikke passerer gennem godt 3 km byzone i Sejs-Svejbæk. Udgifter ved en påtænkt udbygning og flytning af Svejbæk Station, en omfattende ekspropriation af private ejendomme og store anlægsudgifter til infrastruktur, overgang, støjdemping og parkeringsmuligheder er alene angivet ved en dobbeltspor-løsning. En undersøgelse af anlægsudgifterne vil kunne påvise yderligere krav til anlægsarbejde i Sejs-Svejbæk pga. en presset infrastruktur, med lange bilkøer på flere tidspunkter af døgnet, særligt ved Borgdalsvej/Julsøvej-krydset i umiddelbar forbindelse med jernbaneoverskæringen. I forhold til den forestående undersøgelse, er det derfor et behov og et ønske at få belyst alle udgifter i forbindelse med sikring af overgange, samt afledte økonomiske konsekvenser af, hvordan flere togafgange vil påvirke Sejs-Svejbæks infrastruktur.



I særdeleshed må anlægsudgifterne ved en 2-sporet undersøges grundigt og ikke alene som en perspektivering (overslag hhv. antagelse), da det er en 2-sporet løsning som medfører væsentlige anlægsudgifter, herunder større antal ekspropriationer af ejendomme, flytning af stoppested mv.

Lokalrådet anbefaler, at anlægsudgiften beregnes ligeværdigt og med afledte økonomiske konsekvenser for både C1- og C3/C4-linjeføringerne både for en 1-sporet og 2-sporet bane, da økonomien i sidste ende vil spille en afgørende rolle for, hvilken løsning der vælges. Som tidligere nævnt, bør Banedanmarks afrapportering afspejle den bedste løsning i forhold til flere parametre – og ikke kun ét samlet forslag ud fra anlægsbudgettet alene.

3.2 Passagergrundlag ved stop på C1

Ud fra et lokalt udviklingsperspektiv i Silkeborg Kommune giver C1-linjeføringen god mening, idet banen kan etableres langs den nye Nordskovvej og løbe parallelt med motorvejen mellem Resenbrokrydset og Hårup. Ved at etablere et stop i et Silkeborg Nord-område (fx Hårup) vil man bedre kunne servicere de mange borgere og tilflyttere i det kommende Eriksborg, Silkeborg Nord-områder, Resenbro, Linå, Hårup og de studerende på Silkeborg Gymnasium, Silkeborg Seminarium, Sygeplejeskolen og College360 samt virksomhederne i det voksende erhvervsområde omkring Hårup.

Der vil desuden være mulighed for at etablere en pendlerplads i Hårup for motorvejs-trafikanter fra vest, som derved kan stige på et hurtigtog til Aarhus. På sigt vil dette blive særdeles attraktivt i forbindelse med den stigende trafik og kødannelse ved Aarhus.

Vi mener, at løsningen med en station i et Silkeborg Nord-område (fx Hårup) vil medføre et væsentligt større passagergrundlag og derfor give en forbedret samfundsøkonomi samt et mindre klimaaftryk af den nye jernbane.

Det sammenholdt med, at en C1-linjeføring formentlig vil reducere jordarbejdet betragteligt i forhold til C3, på trods af den længere C1-linjeføring på ca. 4,8 km, mener vi, at en mere detaljeret prisvurdering bør udføres og dokumenteres i VVM-undersøgelsen, eller parallelt med denne, af både C1 og C3.

At der kan være en passagermæssig gevinst ved at etablere et stop i et Silkeborg Nord-område (f.eks. Hårup), underbygges af stikprøvekontroller af på- og afstigninger på Svejbæk Station på seks tilfældige hverdage i fem forskellige uger. Stikprøverne er foretaget af Sejs-Svejbæk Lokalfællesskab i samarbejde med Arriva. Tallene fremkommer ved automatiske tællere på togenes døre. Stikprøverne er taget over fem morgenafgange mod hhv. Aarhus og Herning og fremgår af tabel 1 og 2.



Tabel 1. Stikprøver af fem morgenafgange: Antal personer der stiger på og af toget (på / af) fra Sejs-Svejbæk mod Aarhus.

Dato/afgange	13.08.2021	16.08.2021	19.08.2021	23.08.2021	31.08.2021	08.09.2021
Kl. 6:12	2 / 0	2 / 0	0 / 0	1 / 0	2 / 0	0 / 0
Kl. 6:41	1 / 0	5 / 0	3 / 0	3 / 0	1 / 0	3 / 1
Kl. 7:13	6 / 0	10 / 0	8 / 0	6 / 0	6 / 0	8 / 1
Kl. 7:41	7 / 0	10 / 0	5 / 0	5 / 0	6 / 0	9 / 0
Kl. 8:13	3 / 1	5 / 0	6 / 1	5 / 0	3 / 0	5 / 0
Personer i alt over 5 afgange	19 stiger på / 1 stiger af	32 stiger på / 0 stiger af	22 stiger på / 1 stiger af	20 stiger på / 0 stiger af	18 stiger på / 0 stiger af	25 stiger på / 2 stiger af

Tabel 2. Stikprøver af fem morgenafgange: Antal personer der stiger på og af toget (på / af) fra Sejs-Svejbæk mod Herning.

Dato/afgange	13.08.2021	16.08.2021	19.08.2021	23.08.2021	31.08.2021	08.09.2021
Kl. 6:28	3 / 0	2 / 0	2 / 0	2 / 0	4 / 0	1 / 0
Kl. 7:00	1 / 2	1 / 1	0 / 1	2 / 2	1 / 1	1 / 0
Kl. 7:28	14 / 1	21 / 1	13 / 0	8 / 0	5 / 1	8 / 2
Kl. 8:00	0 / 0	2 / 0	1 / 1	4 / 1	0 / 0	2 / 0
Kl. 8:28	1 / 0	2 / 0	0 / 0	0 / 0	1 / 0	1 / 0
Personer i alt over fem afgange	19 stiger på / 3 stiger af	28 stiger på / 2 stiger af	16 stiger på / 2 stiger af	16 stiger på / 3 stiger af	11 stiger på / 2 stiger af	13 stiger på / 2 stiger af

I marts 2022 foretog lokalrådet nye stikprøver – isoleret på de fire mest populære morgenafgange fra Svejbæk st. mod Aarhus. Marts blev vurderet at være en god måned, da folk typisk er meget på arbejde og corona var mere eller mindre ude af samfundet. Resultatet af alle hverdage i marts viste, at 19 personer i gennemsnit tager toget mod Aarhus over de fire mest populære morgenafgange.

Det er en meget lille andel, af den samlede pendlerskare som ellers bevæger sig ud af byen til fods, cykel eller i bil.

Dertil viser passagertal for et helt år (2021-tal) at Svejbæk st. har godt 1 påstigning pr. afgang i gennemsnit.

Gennemsnittet pr. afgang kan naturligvis ikke bruges til så meget i et pendlerperspektiv. Men tallene viser, at en C1-linjeføring, der eventuelt kan tilbyde et stop andetsteds, burde være en bedre samfundsøkonomisk gevinst målt på passagergrundlag. Sejs-Svejbæk er ikke en tog-pendlerby.

Lokalrådet anbefaler derfor, at passagergrundlaget ved en C1-linjeføring med stop i et Silkeborg Nord-område (f.eks. Hårup) belyses i de videre undersøgelser.

3.3 Sammenhæng med lokaltrafik

Hvis der skal sikres en god sammenhængskraft med den lokale kollektive trafikstruktur, må denne gentænkes i forhold til en ny banelinje. De store byudviklingsområder ligger primært i Silkeborgs nordlige og vestlige udkant.

Den nuværende kollektive trafikstruktur er planlagt således, at buslinjerne går radiale mod centrum. Pendlerne, der skal mod Aarhus, er derfor nødt til at tage bussen eller bilen mod centrum for at stige om til tog mod Aarhus. Det belaster bymidten med trafik og p-pladser.

Såfremt der skal opnås en tidsgevinst for beboerne i byudviklingsområderne, vil vi pege på en løsning med en station i et Silkeborg Nord-område (f.eks. Hårup), hvor der etableres "tangentielle" buslinjer ad Nordre Højmarksvej med direkte forbindelser mellem boligområderne og omstigningsstationen. Herved opnås en tidsgevinst på 20-25 minutter, hvilket rigeligt opvejer ekstra stop på banelinjen (se bilag 1).

3.4 Tidsbesparelse

Forundersøgelsen fra 2016 fastslog en tidsbesparelse på 14 minutter mellem Silkeborg og Aarhus ved C3-linjeføringen, hvilket giver en samlet rejsetid på 26 minutter. Såfremt den eksisterende bane mellem Silkeborg og Aarhus opgraderes med hurtigere tog, samt at de eksisterende syv stop mellem Silkeborg og Aarhus nedlægges, vil den anslåede rejsetid være på ca. 35 minutter (jf. rejseplan.dk og forudsat at det tager ca. 1 minut at gennemføre et stop). Tidsbesparelsen på en C3-linjeføringen til 2,2 mia. kr. (Infrastrukturplan 2035) kontra at opgradere og justere togdriften på den eksisterende bane, anslås derfor at være under 10 minutter: 26 minutter ved C3-linjeføring vs. 35 minutter på den eksisterende bane med opgraderinger og justeringer.

Tidsbesparelsen på C1-linjeføringen bør derfor undersøges som et fuldgældigt alternativ. Det antages, at togene kan køre hurtigere på en længere strækning langs motorvejen. Såfremt C1-linjeføringen er hurtigere med en mere logisk linje, kan det måske generere tid til et ekstra stop i et Silkeborg Nord-område, som vil være til stor gavn for samfundsøkonomien og projektet rentabilitet.

Desuden står Sejs-Svejbæk, med C3-linjeføringen, til at miste halvtimesdriften på de eksisterende togforbindelser (Forundersøgelsen 2016 - figur 5). C1-linjeføringen vil i mindre grad konkurrere med de eksisterende forbindelser, hvilket kan give god grund til at opretholde nuværende halvtimesdrift. I så fald kan C1-linjeføringen gavne alle parter. Den skaber et politisk grundlag for at opretholde den nuværende halvtimesdrift, som er pendlernes største bekymring - og samtidig skåner C1 naturen omkring Sejs-Svejbæk samt mennesker og lokalsamfund, som måtte opleve gener ved flere tog gennem byen.

4. Natur

Ved en C1-linjeføring er den primære naturmæssige fordel, i forhold til C3-linjeføringen, at et større sammenhængende naturområde bevares, hvilket vil opretholde sammenhængen mellem de eksisterende naturområder (teknisk set kaldet "mulige naturområder" og "mulige økologiske forbindelser"). Generelt er der mangel på større sammenhængende naturarealer i Danmark, og C3-linjeføringen vil fragmentere et stort sammenhængende naturområde (Linå Vesterskov). Derudover vil C3 linjeføringen i Linå Vesterskov gå gennem fredskov, som i dag har status af "Urørt skov".

C1 vil på en mindre del af forløbet berøre Natura2000 området (H181, Silkeborg Skovene). Berøringen er begrænset, og konkret er en strækning på 190 meter syd for motorvejen – mellem Borgdalsvej og Nordskovvej – samt 300-400 m langs Nordskovvej berørt. De 190 meter omhandler en eksisterende faunapassage under motorvejen. Såfremt C1 løftes ligesom motorvejen ved faunapassagen, så vil den naturmæssige påvirkning forventeligt være minimal. Allerede i dag er strækningen på 300-400 m langs Nordskovvej væsentlig påvirket af vejen, og overordnet set vil effekten af berøringen derfor være begrænset, og der er alene tale om påvirkning i periferien af området.

C3/C4-linjeføringen vil yderligere belaste de allerede fredede lyngbakker med tilhørende hedearealer, ligesom Natura 2000 område og Nordskoven også vil belastes af den potentielt øgede togdrift. C3/C4-linjeføringens anvendelse af eksisterende bane mellem Silkeborg og Svejbæk går gennem samme Natura 2000 område, som C1 ved Nordskovvej eventuelt vil komme i berøring med.

Et væsentligt element i VVM-undersøgelsen forud for anlæggelsen af Nordskovvej var hensynet til diverse flagermusarter. Disse findes i hele Nordskoven, skovene nord for Sejs-Svejbæk og Linå Vesterskov. Uanset hvilken linjeføring der vælges, kan dette forventes at blive et tema.

5. Ulemper ved C3/C4

Det kan være vanskeligt at vurdere, hvilke gener flere tog gennem byen medfører. Oplevede gener kan være: Mere støj, flere vibrationer, mindre bevægelsesfrihed på tværs af togbanen, mere utryghed, øget ventetid ved jernbaneoverskæringerne, fysiske afskærmninger mv. Der er samlet set fire overskæringer i byen.

Siden forundersøgelsen i 2016 er motorvejen også åbnet gennem Silkeborg. Det har givet kraftig vækst i trafikken på Borgdalsvej ind mod Sejs-Svejbæk. Borgdalsvej er byens absolutte primære forsyningsvej. En øget togdrift gennem Sejs-Svejbæk vil være yderst kritisk for al trafik ud af, og ind gennem, byen. Uden at signalere utryghed, er det to gange inden for et år observeret, at en ambulance med fuld udrykning, ikke har kunne komme ind gennem byen. Krydset ved Borgdalsvej og Julsøvej opleves allerede i dag under nuværende togdrift som problematisk for trafikafviklingen. Flere situationer dagligt opleves utrygge i forbindelse med at bommene går ned; Ingen logik i sammenhæng mellem bomme og trafiklys, bilister kører over for rødt, cyklister cykler over for rødt og gående går over for rødt.

Desuden: Antallet af borgere i Sejs-Svejbæk, som forventeligt skal krydse jernbanen og køre ad Borgdalsvej er stigende med flere tilflyttere til byen. Dvs. at hele infrastrukturen får sat en prop i 6-8 gange i timen, ikke kun rejsende ad Borgdalsvej, men også hele Julsøvej spærres for gennemkørsel pga. krydsets placering.

Det er et kaotisk knudepunkt for byen – og flere tog gennem vil blot forværre situationen.

En af de større oplevede gener er, at der ved en C3/C4-linjeføring, igen kommer gennemgående tog gennem Sejs-Svejbæk. Bybilledet ændrer sig derfor markant allerede fra dag 1. Fra fire tog i timen, hvor alle kører i et tempo efter at skulle stoppe – til minimum seks tog i timen, hvor fire (jf. tidligere forundersøgelse) vil være gennemgående med en hastighed på 120 km/t, som banen jf. Banedanmark er dimensioneret til. Gennemgående tog skaber utryghed ift. al mobilitet på tværs og i nærheden af banen. For ikke at tale om de oplevede gener på borgernes privatadresser ved gennemgående tog. Sejs-Svejbæk er en lang by, hvor rigtigt mange husstande befinder sig i relativt kort afstand til jernbanen.

En 1-sporet, og især en 2-sporet, løsning som medfører væsentlige gener og en ændring af byområdet med en opdeling af byen, overgange, afskærmning mv., vil splitte lokalsamfundet og ødelægge natur i og omkring lokalsamfundet.

C3/C4-linjeføringen vil på længere sigt kunne medføre endnu mere togtrafik gennem Sejs-Svejbæk end det, der er lagt op til i trafikforliget. Her er tale om en 1-sporet linjeføring uden godstransport, men behov for godstransport og en dobbeltsporsløsning kan opstå på sigt.

Perspektivet med en dobbeltsporsløsning er allerede undersøgt i forundersøgelsen, hvor det også italesættes, at dobbeltsporsløsningen kan undersøges nærmere i VVM-fasen. Udover de nævnte gener vil en dobbeltsporsløsning også kræve omfattende ekspropriationer af op mod 50 ejendomme i Sejs-Svejbæk.

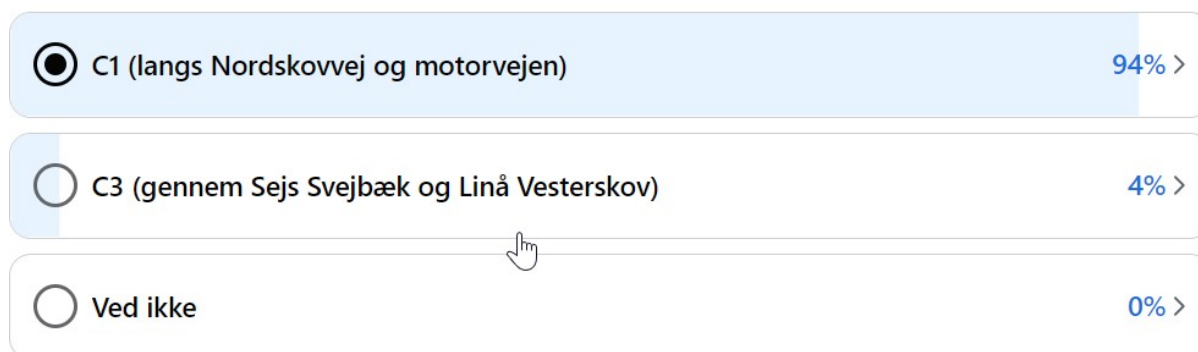
Gener som følge af den nuværende jernbane er en præmis for at bo i Sejs-Svejbæk. Men flere potentielle gener ved flere tog gennem byen synes at fylde meget i borgernes opfattelse, hvilket afspejles på diverse medier, især Midtjyllands Avis og på Facebook.

De oplevede gener ved togdrift – og potentielt øget togdrift ved C3/C4-linjeføringen – har stor betydning for byens borgere. Som tidligere nævnt har en lokal meningsmåling på Facebook



vist, at ud af 617 besvarelser foretrækker 94% C1-linjeføringen. Pr. 2.6.2022 var der 3.327 stemmeberettigede borgere i Sejs-Svejbæk, dvs. at ca. 19 procent af alle borgere har gjort sig den ulejlighed at stemme i meningsmålingen. Det er efter vores orientering en ganske pæn procent af en samlede befolkning, som jo også tæller en del, som ikke er aktive på Facebook.

Den nye jernbane kommer. Er der virkelig meget delte meninger om linjeføringen som MJA skriver? Argumenterne er fremført. Hvilken linjeføring foretrækker du?



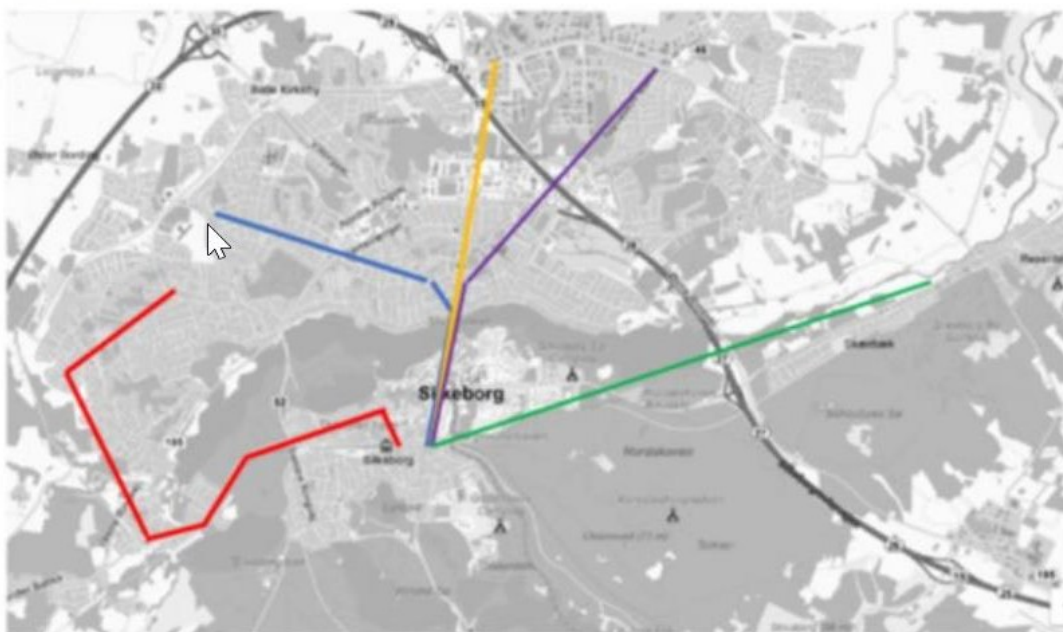
Vi opfordrer derfor også til, at oplevede gener ved togdrift kommer til at fylde en væsentlig del i den forestående undersøgelse.

6. Opsummering

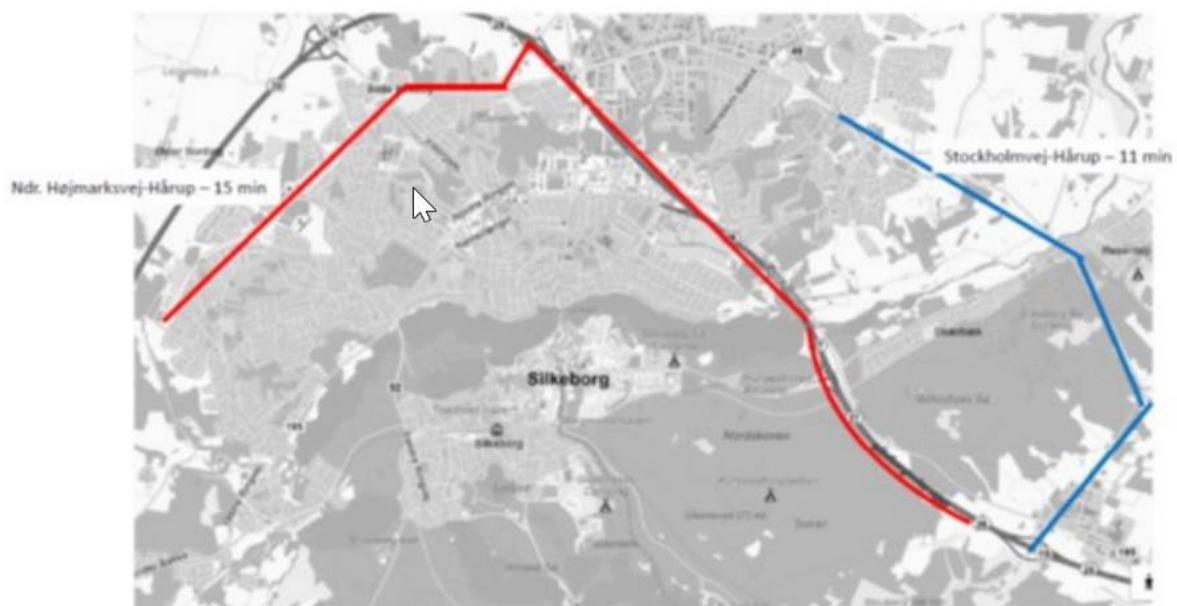
- Sejs-Svejbæk Lokalforsamling har peget på en række fordele og ulemper ved C1- vs. C3/C4-linjerøringer, som kræver nærmere analyser.
- Sejs-Svejbæk Lokalforsamling ønsker, at C1-linjerøringerne, som løber langs motorvejen, undersøges ligeværdigt med C3/C4.
- Sejs-Svejbæk Lokalforsamling mener, at anlægsudgifterne for linjerøringerne ved både en 1-sporet og 2-sporet bør beregnes dybdegående, da økonomien i sidste ende er væsentlig for, hvilken løsning der vælges.
- Sejs-Svejbæk Lokalforsamling appellerer til, at den bedste løsning fremstilles – og ikke kun den billigste. Dette set i lyset af, at anlægsbudgettet i forvejen kan være underdimensioneret, da det er fastsat efter enhedspriser af ældre dato og heller ikke tager højde for anlægsudgifter, som er steget markant de sidste 2-3 år grundet covid19 og krig.
- Sejs-Svejbæk Lokalforsamling mener, at der bør laves en dybdegående samfundsøkonomisk analyse, da der kan være væsentlige samfundsmæssige fordele ved C1-linjerøringer i forhold til C3-linjerøringer – særligt i forhold til passagergrundlag og rejsetid.
- Der bør i langt højere grad fokuseres på mulighederne for at kunne betjene de mange borgere og nye tilflyttere i Silkeborg Nord, Eriksborg, Resenbro, Hårup, Linå, de studerende på Silkeborg Gymnasium og erhvervsskolen College360 og virksomhederne i det voksende erhvervsområde omkring Hårup, samt fordelene ved at etablere perifere busforbindelser og en pendler P-plads i f.eks. Hårup.
- Der bør lægges større vægt på naturhensyn i den kommende VVM-undersøgelse, hvor muligheden for at bevare og forbedre naturforholdene vægtes ligeværdigt med rene økonomiske hensyn.

Bilag 1 – Forslag til buslinjer

Nuværende buslinier



Forslag til fremtidig busbetjening



Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar vedr. jernbane Silkeborg - Aarhus

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861272

Dato: 16 10-2022 21:47:19

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar vedr. jernbane Silkeborg - Aarhus.eml

[2] Høringssvar jernbane Silkeborg-Aarhus.pdf

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)

83B

Fra: [REDACTED]

Titel: Høringssvar vedr. jernbane Silkeborg - Aarhus

Sendt: 16-10-2022 21:46

Bilag: Høringssvar jernbane Silkeborg-Aarhus.pdf;

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Kære Banedanmark

Vedhæftet finder I høringssvar vedr. jernbane Silkeborg - Aarhus.

mvh. [REDACTED]

[Redacted]

16. oktober 2022

Høringssvar vedr. jernbane Silkeborg - Aarhus

Vi vil hermed udtrykke vores støtte til linjeføringen C1 for den foreslåede togforbindelse mellem Silkeborg og Aarhus.

For det første mener vi at linjeføringerne C3 og C4 der går igennem Sejs-Svejbæk og Linå Vesterskov vil have for store omkostninger for naturen og indbyggerne i Sejs-Svejbæk. C3 og C4 vil således have en særdeles skadelig miljøpåvirkningen af naturen i Linå Vesterskov hvor der i dag er et stort sammenhængende skovområde med stor biodiversitet og rigt dyreliv. Flere tog igennem Sejs-Svejbæk vil belaste togovergangene i byen, i særdeleshed ved skolen, og medføre en væsentlig negativ indflydelse på afvikling af den øvrige trafik. Derudover vil indbyggerne i Sejs-Svejbæk blive hårdt påvirket af behovet for ekspropriation. Dette vil blive yderligere forværret igennem en senere opgradering til hastighed på 200 km/t, dobbeltspor og kørsel med godstog.

For det andet vil C1 give mulighed for yderligere udvikling af arbejdspladser i Hårup såfremt der etableres et stoppested i Hårup. Endelig kan der etableres gode transportforhold til Aarhus for indbyggere i den nordlige del af Silkeborg inkl. den kommende bydel Eriksborg fra et stoppested i Hårup og derved formindske trafikken ind til Silkeborg midtby fra den nordlige del af Silkeborg.

Med venlig hilsen

[Redacted]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar vedr. linjeføring af bane mellem Aarhus og Silkeborg

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861328

Dato: 14 10-2022 11:14:33

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar vedr. linjeføring af bane mellem Aarhus og Silkeborg.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar vedr. linjeføring af bane mellem Aarhus og Silkeborg
Sendt: 14-10-2022 11:14

84B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Kære BaneDanmark,

Som bosiddende i Aarhus C nyder jeg at komme til Silkeborg og opleve naturen her. Jeg har gennem de sidste 10 år besøgt Linå Vesterskov en del gange, og dette høringssvar er derfor en opfordring til at bevarer Linå Vesterskov, som den er og ikke lave en linjeføring herigennem. Linå Vesterskov er et stort sammenhængene naturområde, som man kan bevæge sig rundt i uden at blive forstyrret af den omkringliggende by og trafikale åre.

Jeg forslår derfor, at:

1. man bruger enten C1, som følger det allerede forstyrrede natur omkring Nordskovvej og følger motorvejen.
2. man undersøger en ny linjeføring, som bruger den eksisterende bane mod Sejs-Svejbæk og kører nord på omkring Sejs-hundeskov og følger Engdalsvej op til motorvejen.

Mvh

[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar vedr. linjeføring af eventuel jernbane Silkeborg - Aarhus

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861279

Dato: 16 10-2022 19:04:18

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar vedr. linjeføring af eventuel jernbane Silkeborg - Aarhus.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar vedr. linjeføring af eventuel jernbane Silkeborg - Aarhus
Sendt: 16-10-2022 19:04

85B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Da det ikke er lykkedes at få linkene i det offentliggjorte materiale til at virke fremsendes mit høringssvar/indsigelse som alm. mail.

Ingen af de 3 foreslåede linjeføringer syntes acceptable.

Begrundelse:

1. Projektet i sin helhed er aldeles utidssvarende.
2. Projektet vil blive alt for dyrt. Ikke mindst i den nuværende situation internationalt. Danmark har p.t. langt mere påtrængende behov for investeringer.
3. Projektets evt. gennemførelse vil gøre uoprettelig og unødvendig skade på eksisterende natur og miljø.
4. Projektets evt. gennemførelse vil medføre talrige lokale gener og tvister og ikke tilgodese, men tvært om skade udviklingen af lokale byområder – til "fordel" for de store byer.
5. Der findes langt bedre og meget billigere løsninger på forbedring af persontransporten mellem Silkeborg/Herning og Aarhus.
6. Og desuden vil en gennemførelse af projektet uundgåeligt medføre stigende forringelser for nuværende brugere af den eksisterende bane.

[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar vedr. ny bane Aarhus- Silkeborg

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861319

Dato: 15 10-2022 20:34:16

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar vedr. ny bane Aarhus- Silkeborg.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)

Fra: [REDACTED]

Titel: Høringssvar vedr. ny bane Aarhus- Silkeborg

Sendt: 15-10-2022 20:34

86B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Vi fremsender hermed indsigelse mod den nye bane føring Aarhus - Silkeborg, som er foreslået til gå igennem Lyngbygårds Ådal og videre til Framlev By.

Dette er grundet at:

- Landskabet er pt. uberørt og har et rigt natur og dyreliv
- Området har allerede enormt store støjgenere fra E45 + Silkeborgmotorvejen + Stillingvej
- Landbrugs jordene deles og det bliver mindre rentabelt at drive erhverv i området
- Området indeholder store grundvands- og drikkevandsressourcer
- Framlev By bliver afskåret mere fra Harlev By end hvad de i forvejen er pga. Silkeborgmotorvejen

Vi foreslår at togbanen skal holde sig langs motorvejen hvor den kobles på i Brabrand og videre til Årslev med efterfølgende stop i Harlev syd for motorvejen, da borgerne i og omkring Harlev, heriblandt også nye planlagte boligområder har nem adgang til den placering.

Hvis ikke der besluttet at tildele Harlev en togstation ønskes linjeføring ikke nær Harlev - Framlev, da det blot vil skab støjgenere og belastning i boligområdet. En anden linjeføring kunne være omkring Herskind - Sjelle.

Håber på positiv respons.

Venlig hilsen

[REDACTED]

Mobil [REDACTED]

[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar vedr. ny bane Aarhus-Silkeborg

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861305

Dato: 16 10-2022 10:42:46

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar vedr. ny bane Aarhus-Silkeborg.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar vedr. ny bane Aarhus-Silkeborg
Sendt: 16-10-2022 10:42

87B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Høringssvar vedr. ny bane Aarhus-Silkeborg:

Som pendler fra den nordlige ende af Silkeborg Kommune (Gjern) til Aarhus Midtby ser jeg meget positivt på den nye bane. Jeg har fravalgt at bruge kollektiv trafik pga. bøvlet med at komme til en station tæt på mit hjem. Muligheden for at stå på en station ved f.eks Låsby kan bestemt få mig flyttet fra bilen til toget, når jeg skal på arbejde. Det er dog afgørende at der er gode forbindelser ved evt. skift, samt en fornuftig regelmæssighed (2 gange i timen morgen og sent eftermiddag). Mine to store børn er netop ved at flytte til Aarhus, da de ikke kan få en hverdag med studie og arbejde til at hænge sammen fra vores område. Så vi er flere som bakker positivt op om denne investering.

Med venlig hilsen

[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar vedr. Ny bane Aarhus-Silkeborg

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861393

Dato: 20 09-2022 08:14:25

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar vedr. Ny bane Aarhus-Silkeborg.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar vedr. Ny bane Aarhus-Silkeborg
Sendt: 20-09-2022 08:12

88B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Hej Banedanmark

Jeg har lidt input til forslaget om ny bane mellem Aarhus og Silkeborg. Jeg kan læse mig til at der ikke påtænkes stop i Låsby. Dette mener jeg er en beslutning der vil udelukke en del mistet indtægt i togbilletter hvert år. Der er mange pendlere til både Aarhus, Silkeborg og Herning fra Låsby hver dag. Med et stop i Låsby vil disse kunne tage toget i stedet for bilen. Det vil ikke give mening at tage bilen til Galten for så at tage toget til Aarhus og slet ikke hvis retningen er Silkeborg/Herning.

Låsby er i dag et knudepunkt for transport mellem Hammel, Skanderborg, Ry og Silkeborg. Der er mange planer i Låsby. F.eks. [Rema 1000 og Sunset Boulevard](#) lige i nærheden af hvor et potentielt trinbræt kunne være.

Der ud over tror jeg også at beslutningen om ikke at lave stop i Låsby er taget inden projektet [Langvad Bakker](#) var startet. Inden for få år vil Låsby være udvidet med 250 nye boliger hvilket resulterer i en befolkningstilvækst på 30-40%.

Mvh.

[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar vedr. ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861336

Dato: 13 10-2022 16:17:05

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar vedr. ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.eml
[2] Høringssvar vedr. linjeføring Aarhus-Silkeborg.docx

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar vedr. ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg
Sendt: 13-10-2022 16:16
Bilag: Høringssvar vedr. linjeføring Aarhus-Silkeborg.docx;

89B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Til Banedanmark
Hermed mit høringssvar vedr. ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.
Mvh

[REDACTED]

Sendt fra [Mail](#) til Windows

Til Banedanmark

Høringssvar vedr. ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg

Dette høringssvar vil plædere for linjeføringen C1 på baggrund af lokale og kommunale bekymringer vedr. linjeføringerne C3 og C4. Jeg lægger mig i øvrigt tæt op ad Sejs-Svejbæk Lokalråds høringssvar.

C3/C4-linjeføringerne vil medføre omfattende og øgede gener gennem Sejs-Svejbæk samt massiv ødelæggelse af større sammenhængende naturområder. C1-linjeføringen har desuden størst udviklingspotentiale i fremtiden. Dette vil blive begrundet i nedenstående.

Med C3/C4-linjeføringen står Sejs-Svejbæk, ifølge tidligere forundersøgelser, til at miste halvtimesdriften på de eksisterende togforbindelser, men samtidig skabes en øget togdrift gennem Sejs-Svejbæk, hvilket må anses for en markant forringelse af byens borgeres vilkår. Der vil f.eks. opstå lange bilkøer på flere tidspunkter af døgnet ved Borgdalsvej i forbindelse med krydsning af jernbanen, som ligger ganske tæt på skolen og som i forvejen er til gene og risiko for skolens elever. Der vil køre minimum seks tog i timen, hvor fire vil være gennemgående med en hastighed på 120 km/t, som banen er dimensioneret til. Rigtig mange husstande gennem hele Sejs-Svejbæk vil være generet af dette, i forhold til mobilitet på tværs af og i nærheden af banen.

Med C1-linjeføringen langs den nye Nordskovvej vil borgere i Silkeborg Nord såvel som borgere i Sejs-Svejbæk-området kunne drage nytte af den ny jernbanelinje. Silkeborg Nord er i stor tilvækst og borgerne vil være udfordret i forhold til at skulle køre ind til Silkeborg C med hensyn til transport og parkering. En påstigningsmulighed i f.eks. Hårup vil dække behovet for såvel ubesværet transport som parkering for disse borgere. C1-linjeføringen vil desuden naturmæssigt være mere skånsom, idet der ikke skal gennemføres store nye gennemskæringer af skovområder.

C3-linjeføringen vil skære igennem ejendommen Linå Vesterskov A/S som er fredkovspligtig, PECF certificeret og delvist udlagt som urørt skov. Det vil få store konsekvenser for Linå Vesterskov og lokalområdetets beboere, som i stor udstrækning benytter skoven som rekreativt område. I Linå Vesterskov er der gennem mange år arbejdet målrettet på at øge biodiversiteten og samtidig dyrke en produktionskov som binder store mængder Co2.

Med ovenstående argumenter vil jeg hermed anmode Banedanmark om at overveje C1-linjeføringen som den bedst tænkelige løsning for en kommende linjeføring mellem Aarhus og Silkeborg.

Med venlig hilsen

[Redacted signature]

[Redacted address line 1]

[Redacted address line 2]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar vedr. ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861299

Dato: 16 10-2022 13:41:34

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar vedr. ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar vedr. ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg
Sendt: 16-10-2022 13:41

90B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Til Banedanmark,

Jeg mener at C1-linjeføringen, som løber langs motorvejen, bør undersøges ligeværdigt med C3/C4. Derudover bør anlægsudgifterne for linjeføringerne ved både en 1-sporet og 2-sporet vurderes grundigt, da økonomien i sidste ende er væsentlig for, hvilken løsning der vælges.

Der bør desuden laves en dybdegående samfundsøkonomisk analyse, af de samfundsmæssige fordele og ulemper ved C1-linjeføringen vs C3-linjeføringen, – særligt i forhold til passagergrundlag og rejsetid.

Natur- og landskabelige hensyn bør tillægges stor vægt i den kommende VVM-undersøgelse, hvor muligheden for at bevare og forbedre landskabs- og naturforholdene vægtes ligeværdigt med reneøkonomiske hensyn. Natur og landskab langs den eksisterende Herningmotorvej og Nordskovvej i Silkeborg, er allerede stærk negativt påvirket af vejanlæg og trafik. Anlæggelse af en C1-linjeføring langs motorvejen og Nordskovvej vil have en langt mindre negativ effekt på landskab og natur end f.eks. anlæggelse af en C3-linjeføring gennem den stærkt kuperede Linå Vesterskov.

Desuden tilslutter jeg mig fuldkommen Sejs-Svejbæk Lokalråds Høringssvar 1.

Med venlig hilsen

[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar vedr. Århus-Silkeborg

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861310

Dato: 16 10-2022 07:32:48

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar vedr. Århus-Silkeborg.eml

[2] Høringssvar fra Svejbjæk beboer.docx

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)

91B

Fra: [Redacted]

Titel: Høringssvar vedr. Århus-Silkeborg

Sendt: 16-10-2022 07:32

Bilag: Høringssvar fra Svejbæk beboer.docx;

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Med venlig hilsen

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

Tlf: [Redacted]

Mobil: [Redacted]

CVR: [Redacted]

Web: [Redacted]



Høringssvar fra Svejbæk beboer vedr. ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg

En af Danmarks største private sammenhængende skove, og et unikt sted at bosætte sig hvis man ønsker naturen som nabo. Sejs-Svejbæk er et stort tilløbsstykke og med linjeføringen C3 igennem byen vil det ikke både opdele byen i to, men også skabe store trafikale konsekvenser omkring ved Borgdalsvej.

Linå Vesterskov som nabo

Som bosat og bruger i Linå Vesterskov, har vi selvfølgelig fulgt processen siden start og meget tæt. Gennem de forskellige politikere der har været forbi, har vi bestemt mærket opbakning og bekymring for at fjerne skov og samtidig skulle til at grave og anlægge bane i en skov hvor kuperet landskab består.

Som bruger af skoven, både i forbindelse med skovdrift, familietid og jagt vil en bane gennem skoven have fatale konsekvenser alle tre ting. Skoven for os og mange andre af Sejs-Svejbæks beboere bruges som et frirum og til at slappe af. Med motorvejen på den nordlige side og en potentiel bane på den sydlige side, vil man ikke kun ødelægge flere hundred år gammel skov, men også ødelægge stilheden ved at indkapsle skoven i togforbindelse og eksisterende motorvej.

C1 som ny linjeføring

Der ønskes med dette høringssvar at få C1-linjeføringen med i næste undersøgelsesfase (VVM).

Udgangspunkt for C3-linjeføringen blev vedtaget i 2016, hvor Nordskovvejen ikke havde set dagens lys. Det nye trace må forventes at kunne anvendes i med C1-linjeføringen, hvor der tidligere også har kørt tog fra Silkeborg C og op ad Nordskovvejen.

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar, idéfasehøring vedr. Ny bane Aarhus-Silkeborg

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861275

Dato: 16 10-2022 20:59:19

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar, idéfasehøring vedr. Ny bane Aarhus-Silkeborg.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar, idéfasehøring vedr. Ny bane Aarhus-Silkeborg
Sendt: 16-10-2022 20:59

92B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Som beboere i Sejs Svejlbæk og som periodevis faste brugere af den eksisterende bane forbindelse mellem Silkeborg og Århus har vi følgende kommentarer.

Grundlaget for den nye bane:

Vi er meget skeptiske overfor de tal og forudsætninger der har ligget til grund for forslag om og folketingets vedtagelse af en ny forbindelse.

Den forventede tidsbesparelse forventes at medføre en fordobling af passagertallet fra Silkeborg. Selve togrejsen udgør for de fleste blot én komponent i den samlede rejse, og tidsbesparelsen derfor kun en mindre forbedring i den samlede rejsetid. Med afgang fra en station, der med Silkeborgs udvikling efterhånden ligger langt fra byens reelle befolkningscentrum, er det svært at tro at det skulle medføre en fordobling af passagertallet fra Silkeborg.

Samtidig tager grundlaget tilsyneladende kun i begrænset omfang hensyn til de gener der med skift til timesdrift vil påføres for de brugere af den eksisterende forbindelse som stiger på efter Silkeborg. Gener der givet vil få mange til at skifte fra tog til bil.

Endelig frygter vi, at der med den nye bane blive endnu ringere koordinering med Intercitytoget mod Ålborg og København. Med kun timesdrift til Skanderborg vil muligheden for at komme med et morgentog mod København blive forringet og evt. forsinkelser få større konsekvens end i dag. Alternativet vil blive at finde transport til Silkeborg for at komme til Århus og tage toget derfra. Dette giver endnu flere muligheder for forsinkelser og et tidstillæg som formodentlig vil få bilen til at virke som et mere attraktivt alternativ.

De påtænkte linjeføringer C3 og C4:

Af de foreslåede linjeføringerne er det vores opfattelse at C3 og C4 vil være stærkt ødelæggende og på det kraftigste må frarådes.

C3 og C4 vil være til skade både for områdernes naturværdier og for de mange beboere, som gennem støjgener og forøgede ventetider ved bomanlæggenes, vil blive påført gener i deres dagligdag.

Sejs-Svejlbæk har været gennem en voldsom befolkningsmæssig udvikling gennem de seneste år, og ser ud til også fremover at ville vokse. Byen er udfordret af dens beliggenhed og manglende muligheder for trafikal udvikling. Den har derfor en naturlig flaskehals ved den af byens blot tre indfaldsveje som afvikler trafikken mod Silkeborgmotorvejen. En flaskehals hvor hovedindfaldsvej, skole, 2 børnehaver og den eksisterende banelinje såvel som C3 og C4 mødes. C3 og C4 vil med et øget antal tog gennem byen i sig selv medvirke til at gøre flaskehalsen værre. Desuden vil den, med den forventede ændring til timesdrift fra Svejlbæk station, flytte et antal pendlere fra tog til bil og således yderligere medvirke til flaskehalsen.

Vi har desuden den frygt at C3/C4 vil medføre, at et antal af de nuværende overkørsler vil blive sløjftet, hvilket vil medføre en uheldig opdeling af byen og afskære dens beboere fra skov henholdsvis vand afhængig af om man bor nord eller syd for banen. Især vil dette være problematisk hvis der ikke etableres alternative over- eller underførsler, i det mindste for fodgængere og cyklister.

I forhold til naturen vil C3/C4 medføre en banegrav op gennem Linå Vesterskov, som vil påvirke både dyr og mennesker negativt. Både dyr og mennesker vil effektivt blive forhindret i at passere banegraven og dermed både begrænset og generet i deres daglige gang i skoven. Dertil kommer at banen vil medføre støj i et ellers stille område af Silkeborg.

Vi er enige i Svejlbæk Grundejerforenings betragtning: "At gennemskære en skov, som ligger i et unikt og stærkt kuperet landskab, og som gennem mere end et århundrede ved tålmodig, naturvenlig og gennemtænkt skovdrift er opbygget, så den i dansk sammenhæng betragtes som et forbillede, vil være en naturmæssig uoprettelig ugerning. Linå Vesterskov har med rette været et ideal og har fungeret som besøgsmaal for naturmennesker og for professionelle skovdyrkere."

De påtænkte linjeføringer C1:

Vi er som det fremgår ikke tilhængere af baneprojektet sådan som det fremlægges, men skal det gennemføres, så vil linjeføring C1 være at foretrække.

C1 vil give mulighed bedre mulighed for at betjene de nye boligområder nord rundt om Silkeborg og en station i Haarup-området vil være attraktiv for Sejs-Svejlbæk og for andre beboelsesområder i den nordlige og østlige del af Silkeborg. I den forbindelse er det værd at frem Haarups stigende udnyttelse som industriområde, herunder f.eks. Danfoss igangværende udvidelse med 550 nye medarbejdere som ville kunne have glæde af en togforbindelse til Silkeborg og Århus.

Med venlig hilsen

[Redacted signature]

[Redacted name]

[Redacted title]

[Redacted address]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar, Idéhøringsfasen

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861330

Dato: 14 10-2022 10:02:28

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar, Idéhøringsfasen.eml
[2] Høringssvar til Idéhøringsfasen, Bane mellem Aarhus og Silkeborg.pdf

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar, Idéhøringssfasen
Sendt: 14-10-2022 10:00
Bilag: Høringssvar til Idéhøringssfasen, Bane mellem Aarhus og Silkeborg.pdf;

93B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Kære BaneDanmark,

Hermed mit høringssvar vedhæftet.

Mvh [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Høringssvar vedr. linjeføring af bane mellem Aarhus og Silkeborg

Først og fremmest tak for et fint oplæg til borgermødet i Jysk Arena i Silkeborg. Jeg synes BaneDanmark gjorde klart rede for, hvad jeres rolle er i denne proces.

C3 og C4:

Jeg er Svejlbæk beboer i den forstand, at jeg bor i Linå Vesterskov og også er ejer af denne. Det betyder, at jeg er den største lodsejer på strækningen C3 og også bliver berørt af C4. Af helt åbenlyse grunde er det derfor med rystende hænder, at jeg indsender dette høringssvar.

Linå Vesterskov er en af de større private skove i Danmark, og i modsætningen til mange andre privatejede skove er vi åbne for publikum og glade for den interaktion, der er mellem skoven og lokalbefolkningen. Linå Vesterskov har ikke kun betydning for os, der ejer og driver den, men er også en del af det som lokalbefolkningen kalder Sejs-Svejlbæks identitet – nemlig bynær natur.

Det der er med til at gøre Linå Vesterskov unik er, at det er et stort sammenhængene naturområde, hvor dyr og biodiversitet har gode betingelser. Skoven er meget kuperet og jordarbejde/anlægsarbejde vil både være krævende, men også have stor indvirkning på livet i skoven under udførsel og en bane vil have stor indflydelse under drift.

Derudover vil det være yderst krævende for vores privatejede skovbrug, som i forvejen er økonomisk trængte (dvs. vi bliver nødt til at drive skovbruget ved siden af vores fuldtidsjobs), at skulle drive vores skovbrug lige så effektivt og samtidig naturskånsomt som i dag, hvis en bane skulle igennem skoven. Vi ville skulle have mange overkørsler, for at kunne køre træ ud af skoven efter fældning, samt skovningsmaskiner, dvs. maskinel op til 50 tons. Overkørslerne skulle dimensioneres, så lastbiler skulle kunne køre ind og læsse træet på ladet. Det ville være en logistisk kabale, som ville være svær, at få til at gå op. Det er vigtigt, at man i de økonomiske overslag medtager alle disse overkørsler/underføringer inde i Linå Vesterskov.

Derudover ser jeg også et logistisk problem i Sejs-Svejlbæk, som i forvejen er pressede af at den eksisterende bane går gennem byen, og opdeler den (nord og syd). Der er hele kvarterer i byen, som ved flere tog gennem byen i højere grad blive afskåret fra Julsøvej, som er hovedåren gennem byen. Herunder Lynggårds-kvarteret, Kilde-kvarteret og Langdals-kvarteret. Ved disse overskæringer er der ofte lange køer, når toget kommer. I krydset mellem Borgerdalsvej og Julsøvej er de trafikale problemer på nuværende tidspunkt store. I de belastede tidsperioder på døgnet er krydset uoverskueligt, og det bliver decideret farligt, når toget kommer og skolebørn får fri. Jeg vil opfordre BaneDK til at lave en time-laps af det kryds over nogle døgn, så I kan få syn for sagen. De åbenlyse ulemper og konsekvenser for bysamfundet og naturen ved at lave en linjeføring gennem Sejs-Svejlbæk og Linå Vesterskov må ikke overskygges af økonomi.

C1:

C1 er i mine øjne åbenlyst den bedste løsning. Det er derfor meget vigtigt at C1 kommer videre til næste høringssfasen. Økonomien, må ikke vægte mere end den teknisk bedste løsning og hensynet til bysamfundet og natur.

C1 har bl.a. den fordel, at den kan følge det nye vejtrace langs Nordskovvejen, hvor Vejdirektoratet allerede har fået lavet geo- og miljøtekniske undersøgelser. Der er lavet undersøgelser og dispensationer ift. naturen og fortidsminder. Bl.a. hvordan flagermusene flyver, og hvor der er smart at have stioverføringer ift. dyrelivet. De eksisterende undersøgelser for vejen og det gamle banetracé er vigtige at huske i den økonomiske betragtning. Derudover vil de erstatningsarealer, der skal laves som kompensation for

inddragelse af naturarealer være langt mindre gennem Nordskoven frem for Linå Vesterskov. Nordskoven er allerede skåret igennem ad en trafikalt åre, hvorfor ikke udnytte det?

Forslag til undersøgelsen:

1. Hele grundlaget for banen er at skære transporttiden væk for rejsende mellem Silkeborg og Aarhus. Jeg synes, at det er vigtigt at I undersøger, hvor lang tid man ville spare, hvis man kørte på C1 helt uden stop. Hverken i Hårup, Låsby eller Galten.
2. Derudover skal man ikke underkende den vækst der sker i Silkeborg nord og omkring Hårup, hvor der kommer flere og flere arbejdspladser. Der er stor vækst i Hårup med byggegrunde for industri, som tiltrækker mange arbejdspladser.

Se bl.a. artikel om arbejdspladser ved Danfoss i Hårup:

<https://www.midtjyllandsavis.dk/artikel/bf786700-b372-42e5-8c6d-a8259d8b7155/>

Ved Dacapo er der vækst: <https://silkeborgnetavis.dk/vaekst-hos-dacapo-stainless-trods-turbulente-tider/>, som har over 100 medarbejdere.

Hårup Maskinfabrik har over 100 medarbejdere og DMR har for nyligt bygget nyt hovedkontor i Hårup.

Derfor ville et stop i Hårup give mening både for pendlere fra Sejs-Svejbæk, men også for alle dem, der arbejder i Hårup og for alle der i fremtiden kommer til at arbejde her.

Opsummering:

C3 og C4 har store naturmæssige og menneskelige konsekvenser. Skovbruget Linå Vesterskov vil blive meget udfordret af en linjeføring gennem skoven og der vil skulle anlægges en del overføringer i skoven. Sejs-Svejbæk er med den eksisterende bane pressede trafikalt ved alle overkørslerne, et yderligere pres pga. flere tog vil være uoverskuelige.

C1 er en meget bedre løsning end C3 og C4, og det er vigtigt at denne kommer videre til næste høringsfase. Lad ikke økonomi vægte højere end en optimal løsning.

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar, Svejbjerg Grundejerforening

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861349

Dato: 12 10-2022 17:01:36

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar, Svejbjerg Grundejerforening.eml
[2] Høringssvar ny banelinje 10 okt 2022.pdf

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar, Svejbæk Grundejerforening
Sendt: 12-10-2022 17:01
Bilag: Høringssvar ny banelinje 10 okt 2022.pdf;

94F

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Hej,
Hermed fremsender vi et høringssvar
vedr. ide-fasen for banelinjen Aarhus-Silkeborg via Galten.

Med venlige hilsner

[REDACTED]
mobil tlf. [REDACTED]

Svejbæk Grundejerforening



Til Banedanmark (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Høringssvar, idéfasehøring vedr. Ny bane Aarhus-Silkeborg

Svejbæk, den 10. oktober 2022

Svejbæk Grundejerforening.

Svejbæk Grundejerforening er en frivillig forening af lidt over 200 husstande i Svejbæk-området. Et af foreningens formål er at følge med i planlægningen af områdets bymæssige udvikling. Vi ser på alle nye tiltag, deltager i debatten, og arbejder for, at der skabes et velfungerende og trygt byområde samtidig med at områdets unikke miljø- og naturværdier bevares.

En stor del af vores medlemmer er naboer til eller bor helt tæt på den eksisterende banelinje, og flertallet krydser dagligt adskillige gange hen over de 3 vej-overføringer (Lynggårdsvej, Kildevej og Borgdalsvej), som findes i vores del af Sejs-Svejbæk.

Som beboere i Svejbæk er vi desuden flittige gæster i naturområderne i vores nærhed. At færdes til fods eller på cykel - alene eller med familien eller motions-vennerne - i vores afvekslende og fredelige omgivelser er et privilegie, som gør området særligt attraktivt. De sammenhængende, privatejede skovområder med Linå Vesterskov som "juvelen" er et uvurderligt element i denne sammenhæng. Igennem mere end 150 år har ejerne af Linå Vesterskov med langsigtet perspektiv opbygget, udviklet og drevet en skov, som er rig på værdier både for ejerne og for naturen i bredeste forstand. Skovens ejere har på prisværdig måde samarbejdet med det omgivende samfund og givet offentlighedens adgang både indenfor men også ud over de lovbundne regler.

Er jernbanen et godt og nyttigt projekt?

Svejbæk Grundejerforening mener, at det er tvivlsomt, om en jernbane som den planlagte Aarhus-Galten-Silkeborg overhovedet er et nyttigt og bæredygtigt element i den fremtidige infrastruktur. Vi mener, at en hurtigbus-rute med miljøvenlige drivmidler og prioritet for busserne ved knude- og trængselspunkter kunne løse persontransport-opgaven mere miljøvenligt og langt mere fleksibelt. Vi undrer os over, at dette alternativ ikke er overvejet og vurderet mere indgående, og vi opfordrer til, at trafikstyrelsen iværksætter arbejdet med dette alternativ.

De påtænkte linjeføringer.

Vi mener, at anlæg af en banelinje gennem Linå Vesterskov og Sejs-Svejbæk (linjeføringerne C3 og C4) vil være stærkt ødelæggende både for områdernes naturværdier og for de mange beboere i **Svejbæk**, som gennem støjgener og forøgede ventetider ved bomanlæggene, vil blive påført gener i deres dagligdag.

At gennemskære en skov, som ligger i et unikt og stærkt kuperet landskab, og som gennem mere end et århundrede ved tålmodig, naturvenlig og gennemtænkt skovdrift er opbygget, så den i dansk sammenhæng betragtes som et forbillede, vil være en naturmæssig uoprettelig ugerning. Linå Vesterskov har med rette været et ideal og har fungeret som besøgsmål for naturmennesker og for professionelle skovdyrkere.

Vi er som nævnt slet ikke tilhængere af baneprojektet, men skal det gennemføres, så vil linjeføring C1 være at foretrække, og en station i Hårup-området vil være attraktiv for Sejs-Svejbæk og for andre beboelsesområder i den nordlige og østlige del af Silkeborg.


Mulighederne for station i Sejs-Svejbæk.

Da pladsforholdene omkring Svejbæk Station er begrænsede, og stationens placering i lokalsamfundet ikke er central, ser vi ikke særligt gode muligheder for etablering af en attraktiv station på den nye banelinje her i Svejbæk. Dette er altså også et argument for at vælge C1 linjeføringen.

Støjgener og ventetid ved bomanlæggene i Sejs-Svejbæk.

Den nuværende togdrift støjer, men banelinjens hastighedsgrænse (vistnok 120 km/t) udnyttes heller ikke helt. Den nye banelinje påtænkes drevet med batteri-tog, som er tungere, og som skal køre hurtigere (formodentlig op til 160 km/t). Der satses på halvtimes drift (to tog pr. time i hver retning). Hvis banelinjen fra Svejbæk til Silkeborg skal betjene såvel togforbindelserne over Ry mod Skanderborg (1 tog pr. time i hver retning) og den nye forbindelse Silkeborg-Galten-Aarhus, vil det betyde 6 passager pr. time ved hvert bomanlæg. Særligt ved den stærkt trafikerede Borgdalsvej-passage lige ved Sejs Skole vil det betyde væsentligt forøgede forsinkelser af trafikken, og langs banen vil støjgenerne blive markant forstørret fra de tungere og hurtigere tog.

Med venlige hilsner

Svejbæk Grundejerforening,


Svejbæk Grundejerforenings bestyrelse:






Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar: Altødelæggende C3 løsning

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861358

Dato: 11 10-2022 11:10:11

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar Altødelæggende C3 løsning.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar: Altødelæggende C3 løsning
Sendt: 11-10-2022 11:10

95B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

En afgørende og potentielt altødelæggende beslutning skal træffes.

Sejs-Svejbæk er én af Silkeborg Kommunes mest veldrevne og voksende bysamfund. Tilflyttere kommer hertil pga. naturen, kort afstand til Aarhus og infrastrukturen i det hele taget.

Som pendler, var jeg blandt initiativtagerne til indførelse af halvtimedriften på Svejbæk St. Det gav stop ved hver gennemkørsel i byen. I dag, med nuværende udsigt, er jeg fortalende for en C1 løsning, hvor toget går uden om byen. Vi må ikke splitte byen yderligere i to dele med et gennemkørende tog. Vi må ikke ødelægge den gode udvikling byen er i. Det kortsigtede økonomiske aspekt MÅ ikke være udslagsgivende i den her sag. **På længere sigt vil en C3, C4 eller C5 løsning først bremse byudvikling, skabe eventuel ekspropriation og sidenhen kvæle incitamentet for tilflytning med naturen som argument pga. støjgener, trafikgener pga. øgede bomtider samt tiltagende utryghed ved hurtigkørende tog.**

I Sejs-Svejbæk kan børn fra 1. klasse nemt cykle i skole selv. Det gør vores ældste søn, som i dag går i 2. klasse. Han krydser jernbaneoverskæringen ved Kildevej og vi oplever jævnligt at bommene ikke virker. Selv efter de nye bomme er blevet sat op. Den utryghed det skaber, hvis toget ikke alene er gennemkørende - men også med tophastighed på 160 km/t igennem et villakvarter over en 4,3 km strækning. For slet ikke at glemme det fredede 56 ha store naturområde ved Sindbjerg Stoubjerg. Det ønsker kun et absolut fåtal at bo i. En demokratisk lokalafstemning understreger dette ved **506 stemmer for C1** mod 19 stemmer for C3 og 3 uafklarede.

Jeg har selv været togpendler. I dag cykler jeg til samkørsel ved Hårup. Fra juni 2023 er jeg igen togpendler. Jeg foretrækker toget fremfor bilen. Placer en samkørsel (industrikvarteret Hårup) ved trinbrættet og så har Sejs-Svejbæks borgere en cykel/køreafstand til toget som er kortere end fra Trøjborg til Aarhus H eller fra Buskelund til Silkeborg St.

Jeg og min familie håber at vi kan genvinde tilliden til lokal og landspolitik, hvor politikerne vil samfund, velfærd, tryghed og natur det bedste og ikke kun på lavest kortsigtede omkostninger for staten. **Jeg og min familie håber på C1 linjeføringen.**

--

[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar: Altødelæggende C3 løsning

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861352

Dato: 12 10-2022 09:57:37

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar Altødelæggende C3 løsning.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar: Altødelæggende C3 løsning
Sendt: 12-10-2022 09:57

96B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Du kan spørge 97% af alle beboere i Sejs-Svejbæk. Alle **97% vil foretrække C1 løsningen uden om byen.**

Sådan lød en demokratisk lokalafstemning foretaget efter at de resterende 3% havde forsøgt sig læserbreve og debatindlæg i lokalaviser, at 'tale byens sag'. Faktum er bare, at byen er fortalende for en C1 løsning, hvor der optimalt set kommer stop i Hårup med samkørselsmulighed. Skal jeg eller familien til Aarhus, vil vi foretrække toget. Vi vil ikke have noget imod at køre eller cykle til stationen/trinbrættet. Det gør i forvejen rigtig mange andre pendlere landet over. Og det har vi også været vant til, da vi selv boede i Aarhus bydele.

Vælges eksempelvis en C3 løsning kan jeg simpelthen frygte, at det først og fremmest vil skabe utryghed. Sejs-Svejbæk er en by med 4.500 indbyggere og et villakvarter der strækker sig over 4,3 km fra Kalholtsvej til De Små Fisk. Hvis flere tog, med hurtigere hastighed, brager igennem vores villakvarter, så vil det være altødelæggende både for bysamfundet (som ellers er voksende), vores sikkerhed og naturen i øvrigt, som vil blive markant mindre attraktiv for os at benytte. For slet ikke at nævne støj og lugtgener.

Jeg, min familie og 97% af den øvrige befolkning er ikke i tvivl. Vi skal have en C1 løsning.

Mvh

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar: Den ideelle placering af ny togbane Aarhus-Silkeborg

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861339

Dato: 13 10-2022 11:43:25

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar Den ideelle placering af ny togbane Aarhus-Silkeborg.eml
[2] Bilag 1. Ideoplæg til ny linjeføring mv.[13333].pptx

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar: Den ideelle placering af ny togbane Aarhus-Silkeborg
Sendt: 13-10-2022 11:40
Bilag: Bilag 1. Ideoplæg til ny linjeføring mv.[13333].pptx;

97B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

DEN IDEELLE PLACERING AF NY TOGBANE AARHUS SILKEBORG.

Der må være muligt at lave plads til en udfletning ved Årslev, måske skal der ændres lidt på den eksisterende nordgående bane, det skulle jo være vigtigt, den rigtige kurve findes på en togbane. Her skal man huske, med en korter bane, undgår man at komme ud i tidligere losseplads, spare tid ved ikke at køre mod nord, for at komme mod vest, godsmiljø har ofte været et væsentlig element, som man skal passes på.

Man bør meget overveje om der ikke bør laves stor parkeringsplads i forbindelse med et stop, man kan kalde det en uden for Aarhus parkeringsplads, en sådan vil kunne afhjælpe parkeringspladser i centrum, der er ret mange fra yderområdet, som undgår Aarhus grundet besværet med P. pladser og P. bøder. Der må kunne findes et centralt sted for området. Mellem Årslev og Harlev vil der i fremtiden komme en rigtig stor befolkningstilvækst, så banen syd for Silkeborgvej kan ikke diskuteres, som ikke værende det ideelle sted.

Måske kunne banen sammen med kommunen lave en fælles tunnel under Silkeborgvej, kommunen har jo planer om en tunnel under Silkeborgvej, som skal bruges af ny skole i Årslevområdet, således man kan komme til nordområdet ved Årslev, hvor der påtænkes et idrætsområde, egentlig et sjovt sted.

Man må slå fast, et tog gennem et område, må være til glæde for de der lever der, det duer ikke, kun at tænke tid, fra den ene ende til den anden, der skal tænkes muligheder for nuværende og fremtidige beboer på hele strækningen.

Det ideelle vil være med dobbeltspor, men som minimum bør man indtænke plads til det kan laves ud i fremtiden, der bør afsættes plads så der altid vil kunne komme nr.2 spor på.

Det er meget ærgerligt, der ikke er tænkt togbanen ind i de planer, der er lavet gennem årene, egentlig siden man planlagde Herningmotorvejen, men bane må jo etableres med de vilkår, som kendes i dag.

Måske skulle Aarhus kommune tænke sig ind i denne banes tilslutning og især første del ved Aarhus, man kunne finde midler til Marselisborg tunnelen, Århus havn vil også få brug for kommune hjælp, jeg forstår også 14 boliger her i Gammelose ved Harlev, har kommunen fundet midler til at eksproprier, så boligerne kan blive nedbrudt, og området kan indgå industriområde, det er vel egentlig til tredje mand. Jeg har ikke helt klarhed over denne handling, men virker, som om kommunen godt kan finde midler til en form for sideopgaver for normal kommunal drift, så måske også klogt omkring tog mod vest.

Det må absolut være klogt, at få den lavet helt rigtig fra start. Der findes masser af anlæg, som er lavet, og hurtigt fundet klar til at skulle ændres. Prøv nu for en gangs skyld, lav det der virker i de næste 200år.

Jeg har tilladt mig at skitser em mulig løsning, selvfølgelig som en meget grov idemulighed (se vedlagte bilag 1 eller billede nedenfor).

Punkt 1. der må kunne laves sammenfletning mellem Edwin Rahrs Vej og ind mod bebyggelsen.

2. I dette område, kunne der være mulighed for at lave en uden for Aarhus parkeringsplads, hvilket vil være til glæde for mange, selvfølgelig med et stop. Dog har kommunen udlagt området til sportsområde med haller. Ved Silkeborgvej vil kommunen lave en tunnel, så man fra det nye boligområde kan komme til sportsområdet.

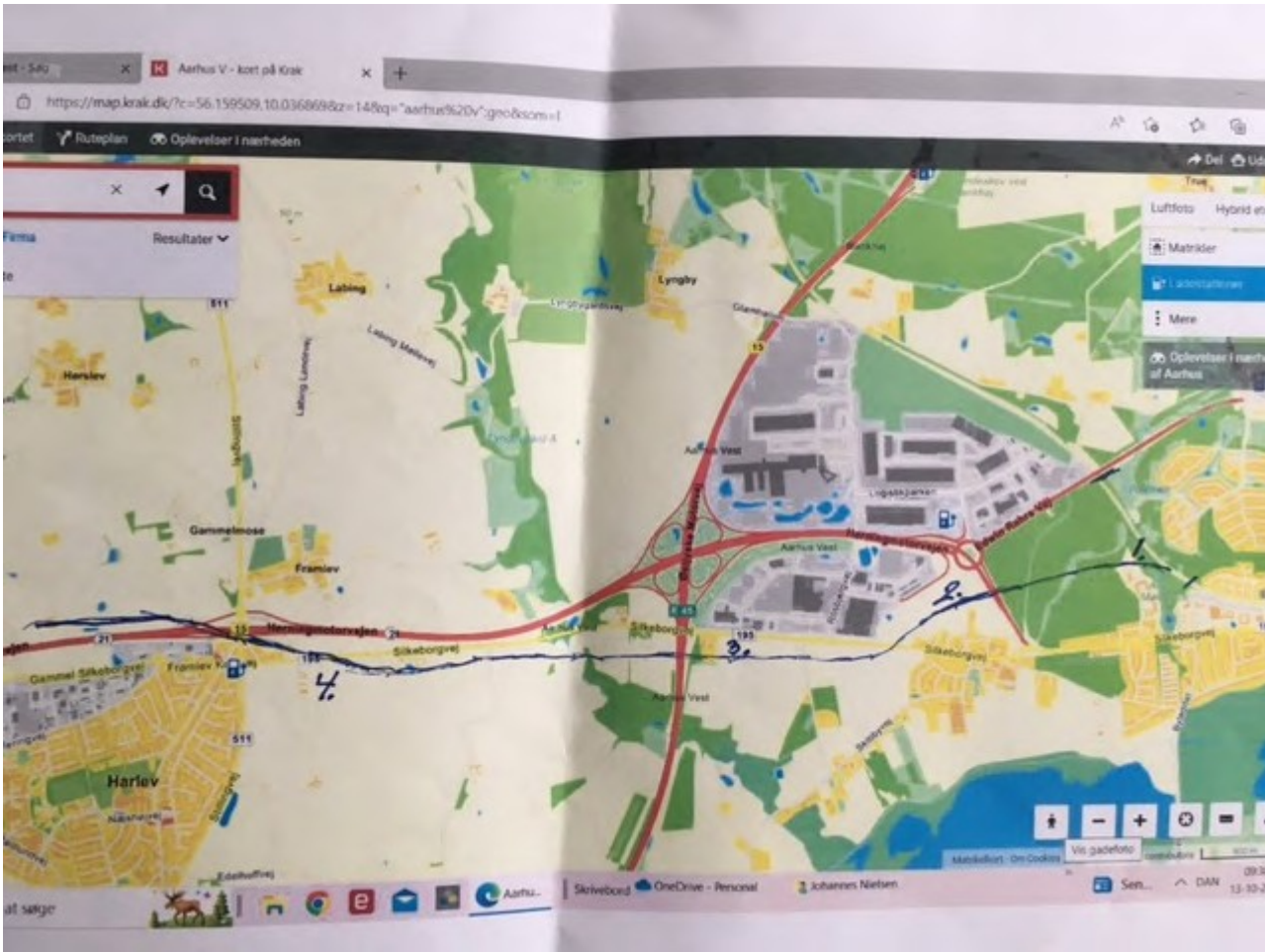
3. Her kunne også være et bud på stor opsamlingsplads/stop, eller måske længer mod Harlev.

4. Omkring Stillingvej, burde kommunen nok ikke have solgt de industrigrunde langs motorvejen

før
banen er fastlagt. Men der er jo bygget på de grunde, så der må kunne laves en løsning enten

omkring krydset motorvej- Stillingvej ellers lidt længere ind mod øst.

Det må indgå i det store overblik, på østsiden af Harlev er der over åerne skitseret flere bud på en stor tilvækst af nye borger, ord som satelitby er nævnt.



Sendt fra [Mail](#) til Windows

Bilag 1: Ideoplæg til ny linjeføring mv.



Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar: Fremtidigt antal tog i timen på den nuværende sydbane (Sejs, Ry, Skanderborg, Aarhus); Estimeret rejsetid på den nye bane

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861291

Dato: 16 10-2022 16:21:40

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar Fremtidigt antal tog i timen på den nuværende sydbane (Sejs, Ry, Skanderborg, Aarhus); Estimeret rejsetid på den nye bane.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)

98B

Fra: [REDACTED]

Titel: Høringssvar: Fremtidigt antal tog i timen på den nuværende sydbane (Sejs, Ry, Skanderborg, Aarhus); Estimeret rejsetid på den nye bane

Sendt: 16-10-2022 16:21

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Oplæggets argument om at forbedre den offentlige trafik i Midt- og Vestjylland er al ære værd, men hænger desværre ikke sammen indeværende. For at der kan foretages en reel vurdering af dens konsekvenser for borgerne og miljøet bør der lægges supplerende tal frem. På den baggrund foreslås det dels at bibeholde to tog i hver retning på strækningen Aarhus-Skanderborg-Silkeborg (eller Sejs). Dels at der fremlægges reelle tal for rejsetiden på den nye bane i fald der indføres flere stop undervejs.

Reducerede antal tog på den nuværende sydbane

Det klinger temmelig hult at finansiere en tilsyneladende forbedring af den offentlige trafik med at fjerne ét tog i timen på den nuværende sydbane. Al forskning viser, at et fleksibelt tilbud i den offentlige trafik er en afgørende forudsætning for at dette tilbud bliver benyttet. Med indførelsen af de nuværende REX (Regional Expres)-tog på strækningen ophørte godt halvdelen af stationerne med at have to afgang i timen. Med det nuværende forslag udvides denne forringelse til hele strækningen. Det må derfor forventes, at ikke blot halvdelen men langt de fleste af de nuværende togpassagerer fra Ry- og Skanderborgområdet fremover i stedet vil tage bilen. Det har to konsekvenser: Den første er, at der for disse borgere ikke vil være tale om en forbedring men en forringelse af den offentlige trafik. Den anden er, at det vil øge presset på miljøet i området, når flere i fremtiden begynder at pendle til Aarhus i bil. Disse konsekvenser vil blive så meget desto større, eftersom langt flere borgere fremover forventes at bosættes i Ry- og Skanderborgområdet.

- Der bør fremlægges beregninger, der viser hvad det reelt vil koste at bibeholde to afgang på den nuværende sydbane. Ønskes der her en egentlig forbedring af tilbuddet, vil det være oplagt at genindføre to stop i timen på alle stationer, så strækningens potentiale til at fungere som nærbane for området sydvest for Aarhus kan udnyttes. Er der behov for at disse tog ikke kommer "i vejen" for tog på den nye strækning, kan nogle af disse nøjes med at gå til Silkeborg eller Sejs alt efter den endelige baneføring.

- I forbindelse med den planlagte VVM-undersøgelse bør der tages højde for den øgede belastning på miljøet, som en forringelse af den offentlige transport på Sydbanen – og den deraf følgende øgede brug af privat kørsel – vil medføre; også i lyset af den forventede befolkningsvækst.

Rejsetid

En forkortet rejsetid fra Silkeborg til Aarhus vil klart være en forbedring for pendlere fra Silkeborg. I hvilken grad der reelt bliver tale om 14 minutters forkortelse afhænger imidlertid - som der også står i oplægget – af antallet af stop undervejs. I det omfang at der lægges en bane, som går igennem eller tæt forbi Låsby, Galten, Harlev og Brabrand, er der for disse bysamfund ikke tale om en forbedring, hvis toget ikke standser der. I de pågældende byer bor der samlet set 35.000 indbyggere og dette område forventes også at skulle huse langt flere beboere fremover.

- Alle beregninger af den reelle rejsetid fra Silkeborg bør som et minimum fremlægges også med tal, der angiver rejsetiden i fald der indføres stop i Låsby, Galten, Harlev og Brabrand eller bare i nogle af disse bysamfund.

Med venlig hilsen

[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar: Ny bane Silkeborg-Aarhus

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861364

Dato: 09 10-2022 19:52:23

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar Ny bane Silkeborg-Aarhus.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringssvar: Ny bane Silkeborg-Aarhus
Sendt: 09-10-2022 19:52

99B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Høringssvar: Ny bane Silkeborg-Aarhus

Jeg støtter C1-linjeføringen (den langs motorvejen) fordi:

C1 skåner menneskene i Sejs-Svejbæk for støj og vibrationer som er helbredsskadelig. Det gør mere jernbane gennem Sejs-Svejbæk ikke.

C1 forværrer ikke jernbanens barrierevirkning yderligere. Ved de andre linjeføringer, vil et øget antal gennemgående og hurtigtkørende tog gennem Sejs-Svejbæk, gøre det besværligere, at krydse jernbanen og desuden skabe utryghed.

C1 krænker Natura 2000 området i Nordskov og ved Gudenå mindre end linjerne gennem Sejs-Svejbæk. C1 passerer et mindre område parallelt med -, og tæt ved motorvejen, mens C3/C4 passerer gennem et ca. 4 gange så langt Natura 2000 område nær ved, og parallelt med Remstrup Å (Gudenå).

C1 bevarer desuden et større sammenhængende naturområde, sammenlignet med C3

Samlet set skader C1-linjeføringen mennesker og natur mindre end de andre linjeføringer.

Hvis der på C1-linjen, oven i købet etableres en station nærmere motorvejen, fx ved Hårup vil denne kunne betjene et større antal pendlere fra området Silkeborg Nord, som er et udbygningsområde.

C1 vil i fremtiden lettere kunne udbygges sammenlignet med linjerne gennem Sejs-Svejbæk, hvor et eventuelt fremtidigt dobbeltspor vil kræve massiv ekspropriering og skade i form af støj, barrierevirkning og utryghed.

Samlet set har C1-linjeføringen langs motorvejen et større fremtidspotentiale end løsningerne som går gennem Sejs-Svejbæk.

Personligt vil jeg henstille til, at der ledes efter -, og beskrives gode løsninger, - og ikke kun den billigste mulighed. Hvis der ikke er penge til en god løsning, er det efter min mening, bedre slet ikke at bygge en ny jernbane og i stedet gøre den eksisterende bane så god, som der så er råd til. Ingen bliver alligevel glad for noget juks.

P.S. Jeg har tidligere tog-pendlet i mange år fra Sejs-Svejbæk station til Aarhus på den eksisterende linje og været overvejende tilfreds med det. For mig har det vigtigste været regularitet, hyppighed og plads frem for transporttiden, selvom transporttiden selvfølgelig også betyder noget.

Med venlig hilsen

[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringssvar; Ny bane Aarhus - Silkeborg

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861356

Dato: 11 10-2022 15:11:58

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringssvar; Ny bane Aarhus - Silkeborg.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)

Fra: [REDACTED]

Titel: Høringssvar; Ny bane Aarhus - Silkeborg

Sendt: 11-10-2022 15:11

100B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Jeg synes det er et spændende projekt og ser frem til det videre arbejde med en linjeføring, der tager mest mulig hensyn til mennesker, fauna, flora og landskabet.

MVH/

[REDACTED]

[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Høringsvar

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861347

Dato: 12 10-2022 21:15:46

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Høringsvar.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Høringsvar
Sendt: 12-10-2022 21:15

101B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Der bør indtænkes en hel anden linjeføring end de tre forslag, når banen rammer Silkeborg.

Udgangspunktet for dette alternativ er, at en linjeføring ind til den nuværende banegård i Silkeborg ikke forventeligt kan øge antallet af passagerer. Hovedparten af Silkeborgs befolkning bor i dag nord for Silkeborg Langsø. Næsten al bolig- og erhvervsudvikling sker fremover nord for byen. Når banen vil være færdig i 2034 er der sikkert 10.000 flere i Silkeborg, som vil bo mellem 5 og 10 km fra den nuværende banegård. Det samme gælder hovedparten af arbejdspladserne i Silkeborg.

Tidsgevinsten på 14 minutter mellem Silkeborg og Aarhus ved den nye bane vil ikke være attraktiv for de fleste, når der skal bruges op til en halv time for at komme ind til banegården midt i byen. På den tid kan en borger nå mange arbejdspladser i Aarhus. Min påstand er, at antallet af passagerer ikke vil stige som følge af den nye bane, hvis påstigningen regnes for Silkeborg banegård.

Derfor bør der ses på en anden linjeføring i Silkeborg som muliggør en på- og afstigning tættere på arbejdspladser og boliger. Rundt om Silkeborgs nordlige del findes den gamle ringvej. På lange stræk er der stadig udlagt areal langs vejen for en eventuel udvidelse. Som følge af bymotorvejen er udvidelsen ikke relevant. Her vil den nye bane kunne anlægges. Der vil kunne laves stop relevante steder, hvor der også er plads til parkering. Banen kan tilsluttes den nuværende bane i Funder Ådal.

Borgere i Silkeborg kan i højere grad se en gevinst i den samlede rejsetid ved den foreslåede linjeføring.

En sidegevinst ved dette forslag er, at den generende baneovergang inde i Silkeborg ikke behøver at blive gravet ned. Antallet af tog på denne strækning vil naturligvis falde.

Jeg håber dette forslag kan indgå i jeres vurderinger

Mange hilsner

[REDACTED]

Tel: [REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Idefase for Silkeborg-Aarhus jernbane - Høringssvar fra Aarhus Kommune

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861247

Dato: 28 10-2022 17:54:55

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Idefase for Silkeborg-Aarhus jernbane - Høringssvar fra Aarhus Kommune.eml
[2] Høringssvar Idefase for Silkeborg - Aarhus bane.pdf
[3] Fælles høringssvar om ny bane fra Silkeborg, Aarhus og Skanderborg kommuner og Region Midtjylland.pdf

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)

102K

Cc:

Fra:

Titel: Idefase for Silkeborg-Aarhus jernbane - Høringssvar fra Aarhus Kommune

Sendt: 28-10-2022 17:54

Bilag: Høringssvar Idefase for Silkeborg - Aarhus bane.pdf; Fælles høringssvar om ny bane fra Silkeborg, Aarhus og Skanderborg kommuner og Region Midtjylland.pdf;

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Til Banedanmark

Hermed fremsendes to høringssvar fra Aarhus Kommune til idéfasen for ny bane Aarhus-Silkeborg.

1. Fælles høringssvar fra Aarhus, Skanderborg og Silkeborg kommune samt Region Midtjylland
2. Supplerende høringssvar fra Aarhus Kommune

Vi ser frem til at indgå i den videre proces.

På vegne af

Venlig hilsen



Officielle henvendelser pr. e-mail skal sendes til hovedpostkassen:

Aarhus Kommune registrerer og bruger de oplysninger, du giver os i forbindelse med din henvendelse. Vi bruger oplysningerne for bedre at kunne besvare din henvendelse. Aarhus Kommune er dataansvarlig for behandling af personoplysninger, og du kan læse mere om kommunens behandling af personoplysninger her: <https://aarhus.dk/om-kommunen/databeskyttelse/naar-du-skriver-til-os/>



[REDACTED]

BaneDanmark
aarhus-silkeborg@bane.dk

28. oktober 2022
Side 1 af 9

Høringssvar – Idefasehøring for ny bane Aarhus – Silkeborg

Hermed fremsendes Aarhus Kommunes høringssvar til idefasehøring for projektet om ny bane Aarhus – Silkeborg. [REDACTED]

Dette høringssvar supplerer det fælles høringssvar, som er sendt på vegne af Silkeborg Kommune, Skanderborg Kommune, Aarhus Kommune samt Region Midtjylland.

Aarhus Kommune er meget tilfreds med, at en ny bane mellem Aarhus og Silkeborg er en del af Infrastrukturplan 2035 og at BaneDanmark er gået i gang med de indledende forundersøgelser med henblik på opstart af anlægsarbejde i 2026. [REDACTED]

Samtidig er vi glade for, at en station i Brabrand også er med i Infrastrukturplan 2035.

Det er projekter, som er højt prioriteret i Aarhus Kommune, og som er vigtige elementer i de visioner vi har for udviklingen af Østjylland. Projekterne vil aktivt understøtte Aarhus Kommunes overordnede målsætning om et mere grønt og effektivt mobilitetssystem, der skaber attraktiv kollektiv trafik og bedre sammenhæng for borgerne i hele regionen.

Vi har dog noteret os, at det beskrevne Aarhus - Silkeborg baneprojekt i Infrastrukturplan 2035 er baseret på en enkelt-sporet løsning og med stationer i Silkeborg, Galten og Aarhus.

En ny bane har et stort potentiale for at understøtte den byudvikling, der planlægges for i Aarhus Kommune i bysamfundene Harlev-Framlev, Aarslev, Brabrand og Åbyhøj. Stationer i disse bysamfund vil give bedre adgang til grøn kollektiv trafik, som vil have en trængselsreducerende effekt på vejnettet ved Aarhus, styrke den grønne omstilling af transporten og øge attraktiviteten af de pågældende bysamfund.

For at muliggøre flere stationer og samtidig opretholde hurtig rejsetid, stabilitet og fleksibilitet er det Aarhus Kommunes holdning, at banen bør etableres som en dobbeltsporet løsning.

Nedenfor er beskrevet byudviklingen i potentielle stationsområder, som Aarhus Kommune planlægger for langs banen:

Telefon: [REDACTED]

Direkte e-mail: [REDACTED]



Harlev-Framlev

Harlev-Framlev er et område, som er udpeget til byudvikling med flere boliger og mere erhverv. Aarhus Kommune er på nuværende tidspunkt i gang med udarbejdelse af en lokalplan for et nyt erhvervsområde nord for Harlev, umiddelbart nord for Herningmotorvejen og vest for Stillingvej. Arealet omfatter ca. 183 ha.

28. oktober 2022
Side 2 af 9

Syd for Herningmotorvejen er Aarhus Kommune samtidig i gang med udarbejdelse af en helhedsplan for et kommende boligområde i den østlige del af Harlev (Ny Harlev). Arealet omfatter i alt ca. 276 ha. I første omgang vil der blive udarbejdet lokalplan for ca. 43 ha., som allerede er kommuneplanrammelagt.

På sigt forventes Harlev-Framlev området at rumme mellem 14.500 – 17.500 indbyggere og 14.000 – 19.000 arbejdspladser.



Figur 1: Kommende byudviklingsområder og Aarhus Kommunes forslag til principiel placering af ny bane og station i området ved Harlev-Framlev

Aarhus Kommune ønsker, at jernbanens kommende linjeføring undgår at gennemskære byudviklingsområderne mest muligt, da dette vil skabe en barriere, der vil gøre det vanskeligere at skabe sammenhængskraft og gode rammer for fysisk bevægelse i området. En hensigtsmæssig linjeføring, der tager højde for byudviklingen, bør derfor placeres så tæt på Herningmotorvejen som muligt, og derved minimere eventuelt restareal i byudviklingen som ikke kan anvendes, som vist på figur 1.



Det er desuden vigtigt, at linjeføringen for den nye jernbane ikke føres nord om det nye erhvervsområde, fordi afstanden til det kommende boligområde i så fald bliver for stor – med dertilhørende fare for, at kun få vil benytte sig af jernbanen. Det samme gælder en eventuel placering syd for det kommende boligområde, idet denne forventeligt vil medføre, at kun få medarbejdere og besøgende til erhvervsområdet vil benytte jernbanen. Endelig ønskes der heller ikke en gennemskæring af erhvervsområdet.

28. oktober 2022
Side 3 af 9

Aarhus Kommune anser en ny station i Harlev/Framlev området bedst placeret så tæt på Stillingvej som muligt, som vist på figur 1. Dette vil sikre god og nem adgang til jernbanen fra både det kommende erhvervsområde og det eksisterende og kommende boligområde i Harlev.

Det er muligt i planlægningen af byudviklingen at skabe gode og sammenhængende stisystemer rettet mod en ny station. Men samtidig er det vigtigt at der etableres gode og trafik sikre krydsningsmuligheder for gående og cyklister på tværs af motorvej og den kommende jernbane. Derfor ønskes mulighed for etablering af en krydsning til fodgængere og cyklister over/under motorvejen og jernbanen.

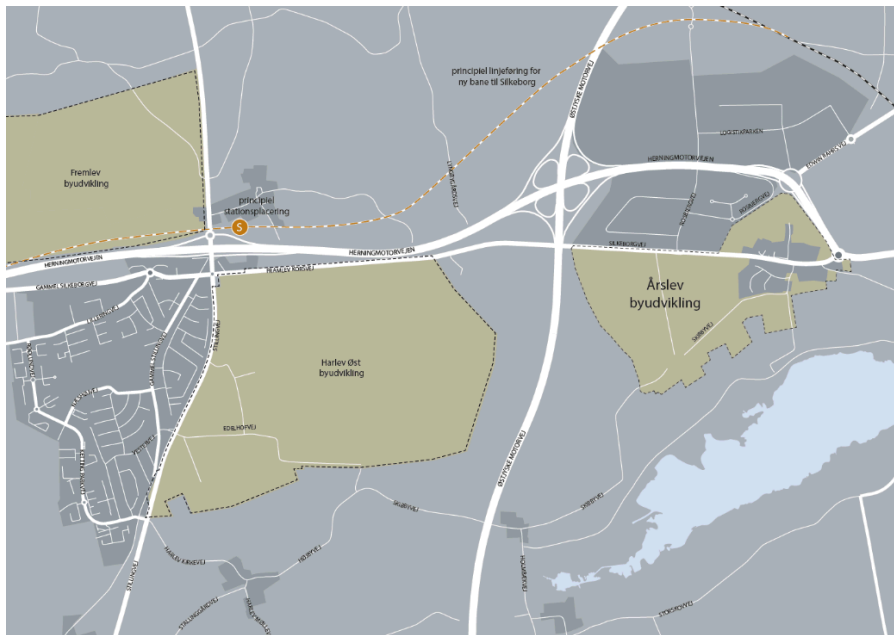
Aarhus Kommune forventer, at en stor del af medarbejderne og de besøgende i det kommende erhvervsområde samt en stor del af de nye indbyggere i Ny Harlev forventes at ville benytte jernbanen såfremt der etableres en station i Harlev-Framlev. Beregninger i Aarhus Kommunes trafikmodel viser at en ny station i Harlev-Framlev vil have 1.686 daglige af- og påstigere i modsætning til den modelberegning der blev foretaget i landstrafikmodellen i forundersøgelsen fra 2016 der viste 540 daglige af- og påstigere.

Årslev

Aarhus Kommune i gang med helhedsplanlægning for byudvikling i området ved Årslev og Årslev Engso. Helhedsplanen omfatter ca. 107 ha og byudviklingsområdet vil rumme ca. 1.600 nye boliger, 4.000 nye indbyggere og 1.000 nye arbejdspladser. I helhedsplanlægningen for Årslev er der særligt fokus på bæredygtighed og på den grønne mobilitet, hvilket medfører behov for forbedring af den offentlige transport til området.



28. oktober 2022
Side 4 af 9



Figur 2: Kommende byudviklingsområder ved Årslev, her set i forhold til byudviklingsområderne ved Harlev og den nye bane til Silkeborg.

Årslev forventes derfor at vokse markant og byudviklingen her koordineres med byudviklingen i Harlev-Framlev. I planlægningen sikres gode sti- og vejforbindelser mellem Harlev og Årslev. Såfremt der etableres en ny station i Harlev-Framlev vil være nemt og hurtigt for borgere og medarbejdere i Årslev kunne benytte sig af stationen i Harlev-Framlev og få adgang til togtrafik i retning af Silkeborg og Aarhus.

Brabrand og Brabrand st. som en del af Infrastrukturplan 2035

En ny togstation i Brabrand vil gøre det muligt at nedbringe rejsetiden markant herfra og ind til Aarhus centrum og tilbyde et effektivt og konkurrencedygtigt alternativ til bilen. Det vil komme beboere og erhverv i Brabrand til gavn, men også give mulighed for at kombinere andre transportmidler med tog fra en fremtidig Brabrand st.

Det er Aarhus Kommunes forståelse, at en ny Brabrand station uafhængigt af, og således inden etablering af Aarhus-Silkeborgbanen, allerede vil kunne blive betjent af de nuværende to tog i timen mellem Aarhus og Viborg. Det vil således være muligt at få gavn af Brabrand station tidligere end 2031, hvor der i Infrastrukturplan 2035 er afsat 100 mio. kr. til realisering af ny station. Det er derfor Aarhus Kommunes ønske, at realisering af Brabrand station fremrykkes og at der snarest kommer en endelig afklaring af dens placering og overordnede indretning.



Det har både sammenhæng med Aarhus Kommune planlægning for byudvikling i området og stationens sammenhæng med etape 2 af højklasset kollektiv transport mellem Aarhus C og Brabrand. Det er planen, at denne etape forbindes til den fremtidige station i Brabrand og dermed styrker sammenhængen i det kollektive trafiksystem og den eksisterende etape 1 af letbanen.

28. oktober 2022
Side 5 af 9

Det er Aarhus Kommunes ønske, at en fremtidig Brabrand station placeres ved Stenbækvej ved Silkeborgvej, hvor der er størst potentiale for byudvikling i stationens nærområde, som vil styrke kundegrundlaget, samt bedst plads til at etablere øvrige faciliteter for kombinationsrejser, vist på figur 3 med rød cirkel.



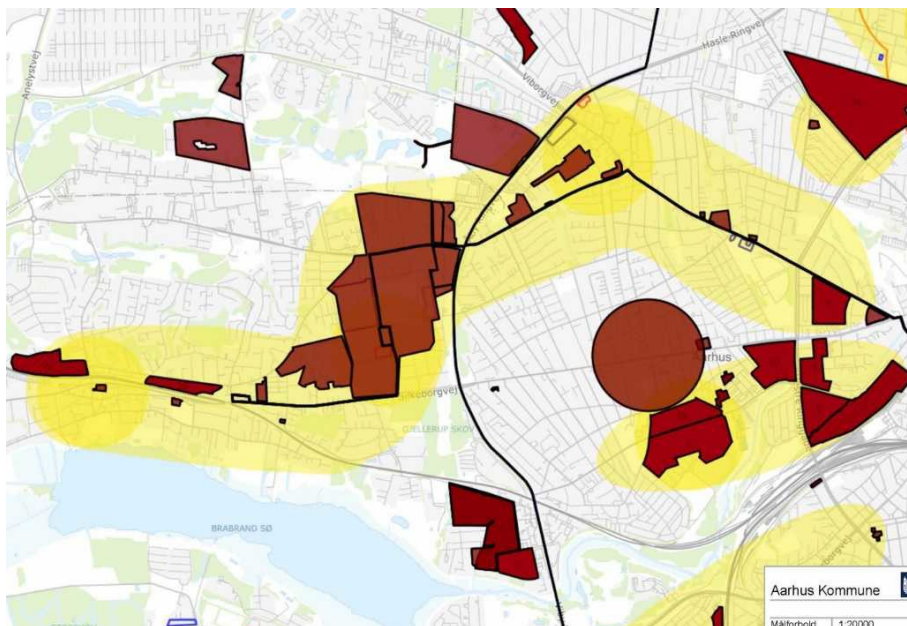
Figur 3: Principiel placering af station i Brabrand. Aarhus Kommune anser placering ved Stenbækvej som havende størst potentiale (her vist med rød). Illustration fra Trafikstyrelsens forundersøgelse fra 2016 for bane mellem Aarhus og Silkeborg.



28. oktober 2022
Side 6 af 9

Aarhus Kommune er i gang med en række byudviklingsprocesser i Brabrand-Gellerup-området på forskellige stadier. Blandt andet kan nævnes den større byomdannelse af Gellerup, Toveshøj, Skovgårdsparken og City Vest området.

Derudover er erhvervsområderne mellem Silkeborgvej og J. P. Larsens vej fra området ved Stensbækvej til Truevej udpeget som byudviklingsareal og ligger indenfor den såkaldte vækstakse udpeget i Kommuneplan 2017. I forbindelse med udvikling af højklasset kollektiv trafik til Brabrand samt Brabrand station forventes planlægning for disse arealer at blive igangsat. Se figur 4.



Figur 4: De rødbrune markeringer viser de arealer, hvor byudvikling i øjeblikket er igang, i form af planlægning i afklaringsproces, igangsat planlægning, henvendelser om ønsket planlægning, eller områder der er udpeget som byudviklingsområder i bydelene ved Brabrand, Gellerup og Åbyhøj. De gule markeringer viser de byvækstakser og byvækstpunkter, som er udpeget i kommuneplanen, som arealer hvor fortætning med boliger og erhverv er ønsket.

Beregninger i Aarhus Kommunes trafikmodel viser, at den nye station i Brabrand vil have 1.404 daglige af- og påstigere i modsætning til den modelberegning der blev foretaget i landstrafikmodellen i forundersøgelsen fra 2016 der viste 870 daglige af- og påstigere.



28. oktober 2022
Side 7 af 9

Åbyhøj

Det er Aarhus Kommunes ønske, at en fremtidig station i Åbyhøj placeres ved Ringvejen ved krydset til Søren Frichs Vej, principielt som vist på figur 5.



Figur 5: Principiel placering af station i Åbyhøj. Illustration fra Trafikstyrelsens forundersøgelse fra 2016 for bane mellem Aarhus og Silkeborg.

Aarhus Kommune forventer, at en ny station i Åbyhøj vil give et yderst attraktivt og konkurrencedygtigt alternativ til bilkørsel for indbyggere og medarbejdere i Åbyhøj området. Samtidig vil en station ved Ringvejen skabe forbindelse mellem jernbanen og den BRT på Ringvejen, som Aarhus Kommunes byråd har vedtaget og er i gang med at planlægge. Dette vil give attraktive muligheder for, at togrejsende nemt kan komme rundt i Aarhus og blandt andet få trængselsfri kollektiv trafikforbindelse til et stort antal arbejdspladser, herunder Aarhus Universitetshospital.



Aarhus Kommune har i en årrække været i gang med byudvikling i Åbyhøj-området og vi er på nuværende tidspunkt i gang med en række planlægninger i Åbyhøj. Herunder kan nævnes udvikling af Åby Centrum, arealerne langs Søren Frichs Vej og Fragtmadscentralen. Derudover er planlægning igangsat for 1.500 nye boliger samt supplerende kultur, erhverv og servicefunktioner i Åby Vest, omdannelse af industriområde til blandet by i meget tæt nærhed til en eventuel Åbyhøj station. Se figur 4.

28. oktober 2022
Side 8 af 9

Beregninger i Aarhus Kommunes trafikmodel viser, at en ny station i Åbyhøj vil have 2.716 daglige af- og påstigere i modsætning til den modelberegning der blev foretaget i landstrafikmodellen i forundersøgelsen fra 2016 der viste 680 daglige af- og påstigere.

Passagergrundlag og Aarhus Kommunes trafikmodel

Som det påpeges i Trafikstyrelsens forundersøgelse fra 2016 er de modelberegninger, der er foretaget af af- og påstigere ved stationer på en Silkeborgbane behæftet med usikkerhed da zonestrukturen i Landtrafikmodellen er grov.

For at understøtte den forestående forundersøgelse stiller Aarhus Kommune sig til rådighed og kan bidrage med passagerberegninger fra Aarhus Kommunes trafikmodel. Datagrundlag og modelkørslen i Aarhus Kommunes trafikmodel er fra 2019. Modellen tager afsæt i Landtrafikmodellen zonestruktur, men har en mere fintmasket zoneinddeling, og tilsammen giver det mulighed for større præcision i beregningerne.

Figur 6 nedenfor viser passagerberegninger i 2030 fra Trafikstyrelsens forundersøgelse i 2016 beregnet i landstrafikmodellen sammenholdt med Aarhus Kommunes trafikmodel. Det er vores vurdering at passagergrundlaget med Aarhusmodellen er betydeligt større end antaget i Trafikstyrelsens forundersøgelse fra 2016 og at antallet af passagerer næsten tredobles fra oprindeligt 2.090 passagerer til 5.811 passagerer.

På- og afstigere	Forundersøgelse for 2030	Aarhus Trafikmodel	Forskel mellem forundersøgelse og Aarhus trafikmodel
Station	Dobbeltspor	Dobbeltspor	
Åbyhøj st.	680	2.716	2.036
Brabrand st.	870	1.409	539
Harlev-Framlev st.	540	1.686	1.146

Figur 6: Passagerberegninger i 2030 fra Landstrafikmodellen (angivet som "Forundersøgelsen 2030") sammenholdt med Aarhus Kommunes trafikmodel (angivet som "Aarhus trafikmodel").



Spørgsmål kan stiles til [REDACTED]

28. oktober 2022
Side 9 af 9

Med venlig hilsen

[REDACTED]



Til Banedanmark
Via aarhus-silkeborg@bane.dk

Høringssvar – idéfasehøring for ny bane Silkeborg - Aarhus

7. oktober 2022
Side 1/4

Hermed fremsendes et fælles høringssvar til idéfasehøring om ny bane Aarhus – Silkeborg. Høringssvaret sendes på vegne af Silkeborg Kommune, Skanderborg Kommune, Aarhus Kommune samt Region Midtjylland.

Silkeborg, Skanderborg og Aarhus Kommune samt Region Midtjylland ser det som særdeles positivt, at en ny bane mellem Aarhus og Silkeborg er en del af Infrastrukturplan 2035 og at Banedanmark er gået i gang med de indledende forundersøgelser med henblik på opstart af anlægsarbejde i 2026.

Projektet er højt prioriteret i Silkeborg, Skanderborg og Aarhus Kommune samt Region Midtjylland. Det er en vigtig del i den vision vi har for Østjylland med fremtidig sammenhængende og bæredygtige mobilitet, der kan understøtte den store vækst og udvikling vi oplever. Projektet vil også have stor betydning for at binde regionen bedre sammen – helt fra Herning i vest til Aarhus i øst - og give flest mulige borgere og erhverv adgang til hurtig togtransport.

Vi har dog noteret os, at det beskrevne Silkeborg-Aarhus baneprojekt i Infrastrukturplan 2035 er baseret på en enkelt-sporet løsning med stationer i Silkeborg, Galten og Aarhus.

Vi anser en ny bane for at have et stort potentiale for at understøtte den markante byudvikling der er i gang og planlægges for i byområderne Aarhus og Silkeborg, men også Sejs-Svejlbæk, Låsby, Galten-Skovby, Harlev-Framlev, Brabrand og Åbyhøj.

Med den pågående planlægning i området ved Harlev-Frem lev i Aarhus Kommune, at det samlede indbyggertal, indenfor en 10-årige periode, vil vokse fra 4.300 indbyggere i dag til mellem 14.500 - 17.500 samt at der vil komme et sted mellem 14.000- 19.000 nye arbejdspladser. I Sejs-Svejbæk forventes en befolkningsstigning fra 4.200 til 5.300, Silkeborg forventes at stige fra 53.000 til 60.500 og Låsby og Galten området forventes at stige fra 15.700 til 18.000 indbyggere over de næste 10 år.

Vi vil derfor opfordre til, at de kommende undersøgelser også omfatter muligheden for at gennemføre de stationsåbninger og den betjening, der tidligere blev undersøgt i en dobbeltspor-løsning.

Derfor ønskes det, at Banedanmark medtager følgende perspektiver i den kommende undersøgelsesfase med henblik på at indgå som alternativ, der belyses i den efterfølgende miljøkonsekvensvurdering:

Dette skal sikre

højt niveau af regularitet, fleksibilitet og kapacitet i den fremtidige togdrift samt muligheder for etablering af flere stop ved de markant voksende bysamfund mellem Aarhus og Silkeborg samt gøre det teknisk muligt at opretholde nuværende serviceniveau på den eksisterende bane Silkeborg-Skanderborg-Aarhus.

- Der undersøges mulighed og konsekvenser for flere stop på banen i bysamfund på strækningen, herunder Åbyhøj, Brabrand, Harlev-Fremlev, Låsby og Hårup. Herunder ønskes det belyst, hvilke muligheder der er for at sammentænke den fremtidige bane med Brabrand station, der også er en del af Infrastrukturplan 2035. Dette skal indfri banens potentiale for at understøtte bæredygtig byudvikling og grøn mobilitetsadfærd.

For at understøtte den forestående forundersøgelse kan vi bidrage med passagerberegninger fra Aarhus Kommunes trafikmodel. Denne model tager afsæt i Landstrafikmodellen zonestruktur, men har en mere fint masket inddeling der giver mulighed for større præcision.

7. oktober 2022
Side 3/4

Figuren nedenfor viser passagerberegninger i 2030 fra Trafikstyrelsens forundersøgelse i 2016 beregnet i landstrafikmodellen sammenholdt med Aarhus Kommunes trafikmodel.

Det er vores vurdering at passagergrundlaget med Aarhus-trafikmodellen er betydeligt større end først antaget.

Tabel 1: Passagerberegninger i 2030 fra Landstrafikmodellen (angivet som "Forundersøgelsen 2030") sammenholdt med Aarhus Kommunes trafikmodel. Beregning af passagertal for stationer i Silkeborg Kommune er under udarbejdelse.

Silkeborg Kommune, Skanderborg Kommune, Aarhus Kommune samt Region Midtjylland stiller sig, i samarbejde med Midttrafik, til rådighed for Banedanmark med lokal viden, data og passagerberegninger fra Aar

hus Kommunes trafikmodel såfremt det kan fremme vidensgrundlaget i undersøgelsesfasen.

7. oktober 2022

Spørgsmål kan stiles til

[Redacted]

Med venlig hilsen

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

Aktdetaljer

Akttitel: Idefasehøring ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861281

Dato: 16 10-2022 18:31:32

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Idefasehøring ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Idefasehøring ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg
Sendt: 16-10-2022 18:31

103B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Ønsker linieføring C1 som den absolut foretrukne - tæt på eksisterende motorvej og Nordskovvej.

Venlig hilsen

[REDACTED]

Sendt fra min iPad

Aktdetaljer

Akttitel: Idefasehøring ny jernbane Aarhus Silkeborg

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861344

Dato: 13 10-2022 07:57:51

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Idefasehøring ny jernbane Aarhus Silkeborg.eml
[2] Ny jernbanetrace Bording Århus.png

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)

Fra: [REDACTED]

Titel: Idefasehøring ny jernbane Aarhus Silkeborg

Sendt: 13-10-2022 07:57

Bilag: Ny jernbanetrace Bording Århus.png;

104B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Hej

Jeg bor i Sejs-Svejbæk tæt på banen, så hvis C 2 eller C 3 bliver gennemført vil det have store konsekvenser for os der bor i Sejs Svejbæk.

Derfor er C1 at foretrække m.h.t samfundsøkonomien og miljøpåvirkninger af skovområder i Linå Vesterskov m.v.

Hvis ikke C1 er en mulighed, var det så ikke en ide, at undersøge om banen kunne lægges om helt fra Bording, over Bolshøj Huse, syd om Skægkær, og etablere en ny station ved krydsning af Rute 52 og motorvej 15, mellem Skægkær og Balle bydelen i Silkeborg.

Byudviklingen går mod nord og øst i Silkeborg og dermed en fremtidssikring af befolkningstilvæksten i Silkeborg området.

Ligeledes vil det løse det store problem om yderligere trafikbelastning i Silkeborg midtby, omkring overskæring af Chr d 8's vej.

Se medfølgende skitsetegning af ny trace fra Bording til Århus over Galten med placering af ny Station i Silkeborg nord.

Der er også en del trafikanter dagligt der kommer nordfra Kjellerup og Viborg som kører til Motorvej 15 og arbejder i Århus.

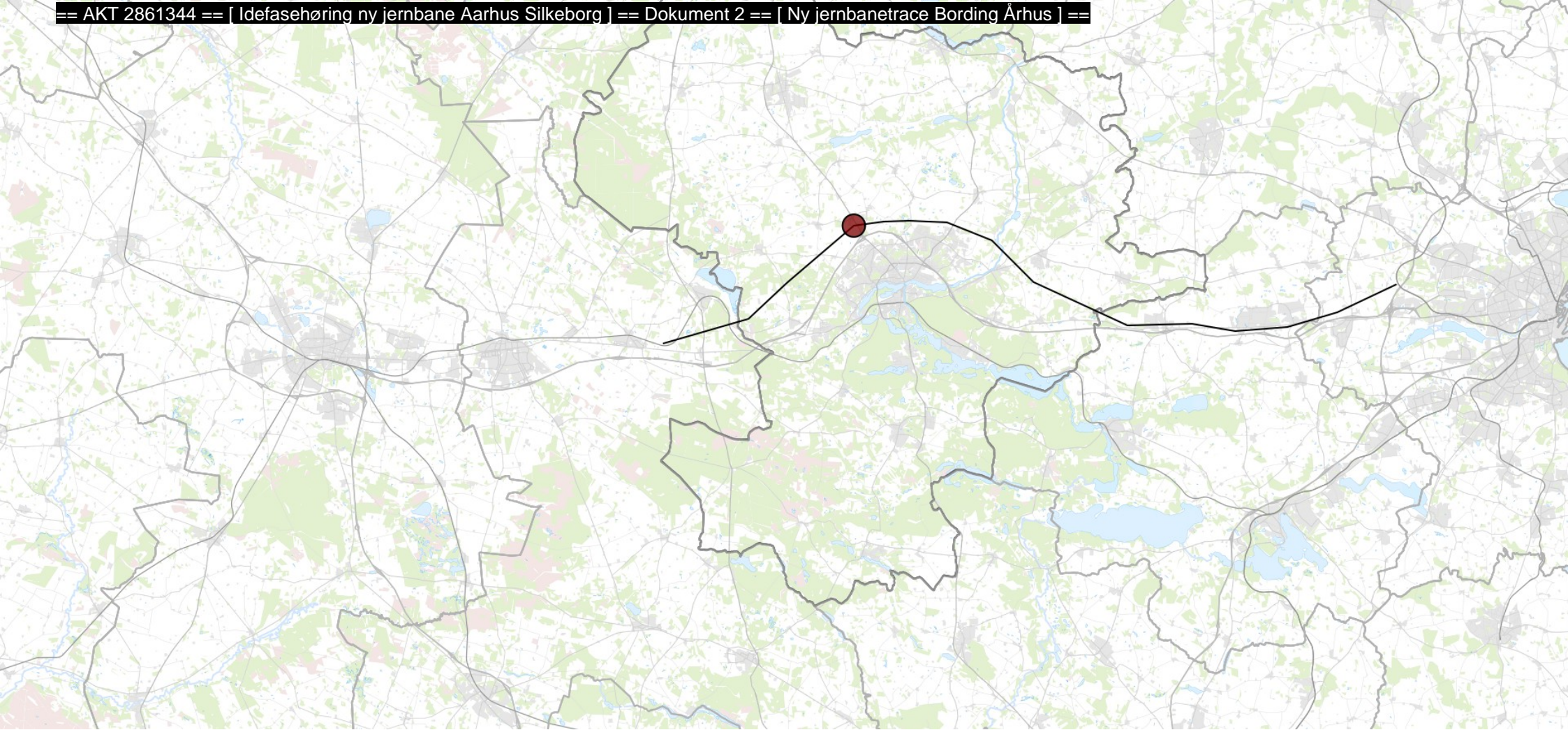
De kunne i stedet tage toget fra denne nye Station og dermed undgå at skulle ind i Århus C med bil med de parkeringsproblemer og miljøbelastninger det giver.

Omlægningen af trace fra Bording vil også løse et problem med at krydse motorvejen inden tilslutning på eksist. banetrace ved Brabrand, da den dermed løber hele vejen på nordsiden af motorvejsstrækningen mellem Silkeborg og Århus.

Håber at dette forslag kunne være et konstruktivt forslag i trace vurdering og så alle i Silkeborg området , både dyr og mennesker, fremover kan leve uden støj fra tog med høj hastighed.

Hilsen

[REDACTED]



Aktdetaljer

Akttitel: Idéfasehøring vedr ny jernbane mellem aarhus og silkeborg

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861343

Dato: 13 10-2022 08:12:51

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Idéfasehøring vedr ny jernbane mellem aarhus og silkeborg.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Idéfasehøring vedr ny jernbane mellem aarhus og silkeborg
Sendt: 13-10-2022 08:12

105B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Kære Sejs-Svejbæk Lokalråd

Mange tak for at I tager hånd om lokalsamfundet både internt og eksternt.

Jeg vil gerne give min mening til kende og af de 3 muligheder I beskriver på den lille lap papir jeg fandt i postkassen, stemmer jeg egentlig for at der slet ikke skal laves flere linjeføringer.

Men hvis beslutningen er truffet og der SKAL laves en ny, så stemmer jeg for C1: Langs motorvejen og Nordskovvejen.

Efter min mening vil det være katastrofalt at inddrage mere skov og natur til trafik. Vi har mere end nogensinde brug for at vi udvikler, bevarer og passer på vores fælles natur til gavn for både klima og mennesker på jorden.

Med håbet om at min stemme bliver hørt ønsker jeg jer en god dag.

Venlig hilsen

[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]



[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Idefasehøring.

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861327

Dato: 14 10-2022 12:31:25

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Idefasehøring..eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Idefasehøring.
Sendt: 14-10-2022 12:31

106B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Stemmer klart for C1.

Har i forvejen stor ulempe af larm fra banen ,gennem vor tættere beboelse i Sejs svejbæk.

Mvh

[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Indkaldelse af ideer og forslag

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861322

Dato: 15 10-2022 11:42:21

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Indkaldelse af ideer og forslag.eml

[2] Til Banedanmark - C3 og C4.pdf

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Indkaldelse af ideer og forslag
Sendt: 15-10-2022 11:41
Bilag: Til Banedanmark - C3 og C4.pdf;

107B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Til Bane Danmark.

Vedlagt er svar på høring ang. banen Aarhus-Silkeborg.

Mvh.

[REDACTED]

Ang. linje C3 og C4

Jeg vil i en kommende VVM gerne bede om en undersøgelse af en tunnel på strækning fra Julsøvej til Askhøjvej igennem fredskov, der skal fungere som en lang faunapassage. Begrundelsen for at undersøge en lang sammenhængende tunnel i fredsskoven er følgende.

Løsningen er ikke vurderet i tidligere forundersøgelser og er dermed et alternativ.

En lang faunapassage igennem fredskoven vil:

- Reducerer støjpåvirkningen af fredsskoven betragteligt
- Sikre at togene i tunnelen kan øge hastigheden til 200km/t uden risiko for påkørsler af vildt og mennesker i området.
- Sikre at flagermus i skovområdet ikke bliver forstyrret i deres vågne tid.
- Sikre at der om vinteren er sne og isfrit på terrænstigningen mod Askhøjvej.
- Fastholde fredsskoven som et samlet område uden en gennemskæring af hurtigtgående tog.
- Fungerer som en lang faunapassage, hvor alt dyreliv kan passere uden risiko, og påvirkninger på evt. habitat eller lign. i VVM kan udelukkes.
- At låget på faunapassagen kan tilplantes med den omkringliggende flora og fauna, ligesom vejdirektoratet gør på deres faunapassager.
- At køreledninger kan monteres i loftet af tunnelen, uden risiko for ledningsbrud, pga. væltede træer.
- At flugtveje fra tunnelen kan sikres med trappetårne fra tunnelen til skoven ovenover, uden at det påvirker miljøet i skoven negativt.

Anlægget:

Da tunnelen ikke skal bære vægten at toget, men kun den jord og vegetation der er oven på tunnelen, samt evt. skovmateriel der krydser tunnelen på skovejene, kan konstruktionen laves ret simpel.

Det kan være spuns i siderne med betonlåg, eller færdigstøbte leveret betonelementer i flere forskellige udgaver, alt efter behov for montering på indvendig side, som også vil nedsætte påvirkningen af skoven i anlægsperioden betragteligt, da det er støjsvagt arbejde.

Tunnelen kan f.eks. også graves halvt ned, i stedet for helt ned, og derefter dækkes med jord med en efterfølgende varieret landskabsbearbejdning, hvilket vil reducere gravearbejdet en del, og dele af overskudsgrunden kan anvendes til landskabsbearbejdningen. En halvt nedgravet løsningsmodel vil ikke skænde landskabet væsentligt, da det i forvejen er meget kuperet. Langs med tunnelen kan der etableres en alm. grusvej til anlæg, service og evakuering af tunnelen. En parallel grusvej vil ikke være et fremmed element i skoven da der i forvejen er mange af dem.

Samlet set en kompromisløsning som tilgodeser rigtigt mange faktorer, og som efter anlægsarbejdets afslutning, vil indeholde mange sammenhængende afværgeforanstaltninger, og samlet set være mindre indgreb i et af Danmarks mest unikke og bedst bevarede skovområder, som bør bevares som et samlet hele uden forstyrrende fremmede elementer.

Aktdetaljer

Akttitel: Indsendelse af høringssvar til idéfasehøring fra Silkeborg Kommune

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861255

Dato: 17 10-2022 12:21:34

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Indsendelse af høringssvar til idéfasehøring fra Silkeborg Kommune.eml
[2] Fælles høringssvar Aarhus og Skanderborg og Silkeborg kommuner.pdf
[3] Fælles høringssvar Silkeborg og Skanderborg kommuner - ny bane Aarhus-Silkeborg.pdf
[4] Bilag Fællesbrev fra Silkeborg og Skanderborg Kommuner om linjeføring og togstop.pdf

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)

Cc: [REDACTED]

Fra: [REDACTED]

Titel: Indsendelse af hørings svar til idéfasehøring fra Silkeborg Kommune

Sendt: 17-10-2022 12:20

Bilag: Fælles hørings svar Aarhus og Skanderborg og Silkeborg kommuner.pdf; Fælles hørings svar Silkeborg og Skanderborg kommuner - ny bane Aarhus-Silkeborg.pdf; Bilag Fællesbrev fra Silkeborg og Skanderborg Kommuner om linjeføring og togstop.pdf;

108K

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Til Banedanmark

Hermed fremsendes hørings svar til idéfasen for Aarhus-Silkeborg banen.

Vedlagt følger hørings svar fra Silkeborg Kommune til idéfasen for regionalbanen, Aarhus-Silkeborg:

- Fælles hørings svar Aarhus og Skanderborg og Silkeborg kommuner
- Fælles hørings svar Silkeborg og Skanderborg kommuner - ny bane Aarhus-Silkeborg
- Bilag Fællesbrev fra Silkeborg og Skanderborg Kommuner om linjeføring og togstop

De fælles hørings svar er godkendt politisk i Silkeborg Kommune, og er derfor forudsat af politisk godkendelse hos de andre parter.

Der er efter aftale med [REDACTED] accept hos Banedanmark af, at hørings svarene fra kommuner og region følger kort efter hørings fristen.

Venlig hilsen

[REDACTED]



[REDACTED]



[REDACTED]

[REDACTED]



Til Banedanmark
Via aarhus-silkeborg@bane.dk

Hørings svar – idéfasehøring for ny bane Silkeborg - Aarhus

7. oktober 2022
Side 1/4

Hermed fremsendes et fælles hørings svar til idéfasehøring om ny bane Aarhus – Silkeborg. Hørings svaret sendes på vegne af Silkeborg Kommune, Skanderborg Kommune, Aarhus Kommune samt Region Midtjylland.

Silkeborg, Skanderborg og Aarhus Kommune samt Region Midtjylland ser det som særdeles positivt, at en ny bane mellem Aarhus og Silkeborg er en del af Infrastrukturplan 2035 og at Banedanmark er gået i gang med de indledende forundersøgelser med henblik på opstart af anlægsarbejde i 2026.

Projektet er højt prioriteret i Silkeborg, Skanderborg og Aarhus Kommune samt Region Midtjylland. Det er en vigtig del i den vision vi har for Østjylland med fremtidig sammenhængende og bæredygtige mobilitet, der kan understøtte den store vækst og udvikling vi oplever. Projektet vil også have stor betydning for at binde regionen bedre sammen – helt fra Herning i vest til Aarhus i øst - og give flest mulige borgere og erhverv adgang til hurtig togtransport.

Vi har dog noteret os, at det beskrevne Silkeborg-Aarhus baneprojekt i Infrastrukturplan 2035 er baseret på en enkelt-sporet løsning med stationer i Silkeborg, Galten og Aarhus.

Vi anser en ny bane for at have et stort potentiale for at understøtte den markante byudvikling der er i gang og planlægges for i byområderne Aarhus og Silkeborg, men også Sejs-Svejbæk, Låsby, Galten-Skovby, Harlev-Framlev, Brabrand og Åbyhøj.

Med den pågående planlægning i området ved Harlev-Fremlev i Aarhus Kommune, at det samlede indbyggertal, indenfor en 10-årige periode, vil vokse fra 4.300 indbyggere i dag til mellem 14.500 – 17.500 samt at der vil komme et sted mellem 14.000 – 19.000 nye arbejdspladser. I Sejs-Svejbæk forventes en befolkningsstigning fra 4.200 til 5.300, Silkeborg forventes at stige fra 53.000 til 60.500 og Låsby og Galten området forventes at stige fra 15.700 til 18.000 indbyggere over de næste 10 år.

7. oktober 2022
Side 2/4

Vi vil derfor opfordre til, at de kommende undersøgelser også omfatter muligheden for at gennemføre de stationsåbninger og den betjening, der tidligere blev undersøgt i en dobbeltspor-løsning.

Derfor ønskes det, at Banedanmark medtager følgende perspektiver i den kommende undersøgelsesfase med henblik på at indgå som alternativ, der belyses i den efterfølgende miljøkonsekvensvurdering:

- **Banen undersøges som dobbeltspor-løsning.** Dette skal sikre højt niveau af regularitet, fleksibilitet og kapacitet i den fremtidige togdrift samt muligheder for etablering af flere stop ved de markant voksende bysamfund mellem Aarhus og Silkeborg samt gøre det teknisk muligt at opretholde nuværende serviceniveau på den eksisterende bane Silkeborg-Skanderborg-Aarhus.

- **Der undersøges mulighed og konsekvenser for flere stop på banen i bysamfund på strækningen,** herunder Åbyhøj, Brabrand, Harlev-Fremlev, Låsby og Hårup. Herunder ønskes det belyst, hvilke muligheder der er for at sammentænke den fremtidige bane med Brabrand station, der også er en del af Infrastrukturplan 2035. Dette skal indfri banens potentiale for at understøtte bæredygtig byudvikling og grøn mobilitetsadfærd.

For at understøtte den forestående forundersøgelse kan vi bidrage med passagerberegninger fra Aarhus Kommunes trafikmodel. Denne model tager afsæt i Landstrafikmodellen zonestruktur, men har en mere fint-masket inddeling der giver mulighed for større præcision.

7. oktober 2022
Side 3/4

Figuren nedenfor viser passagerberegninger i 2030 fra Trafikstyrelsens forundersøgelse i 2016 beregnet i landstrafikmodellen sammenholdt med Aarhus Kommunes trafikmodel.

Det er vores vurdering at passagergrundlaget med Aarhus-trafikmodellen er betydeligt større end først antaget.

På- og afstigere Station	Forundersøgelse for 2030		Aarhus Trafikmodel	Forskel mellem forundersøgelse og Aarhus trafikmodel
	Enkeltspor	Dobbeltspor	Dobbeltspor	
Åbyhøj st.	0	680	2.716	2.036
Brabrand st.	0	870	1.409	539
Harlev-Fremlev st.	0	540	1.686	1.146
Galten-Skovby st.	1.400	1.200	1.656	456
Låsby st.	0	400	474	74
Svejbæk st.	170	390	tal på vej	tal på vej
Silkeborg st.	7.400	8.000	tal på vej	tal på vej

Tabel 1: Passagerberegninger i 2030 fra Landstrafikmodellen (angivet som "Forundersøgelsen 2030") sammenholdt med Aarhus Kommunes trafikmodel. Beregning af passagertal for stationer i Silkeborg Kommune er under udarbejdelse.

Silkeborg Kommune, Skanderborg Kommune, Aarhus Kommune samt Region Midtjylland stiller sig, i samarbejde med Midttrafik, til rådighed for Banedanmark med lokal viden, data og passagerberegninger fra Aar-

hus Kommunes trafikmodel såfremt det kan fremme vidensgrundlaget i undersøgelsesfasen.

7. oktober 2022
Side 4/4

Spørgsmål kan stiles til [REDACTED]

[REDACTED]

Med venlig hilsen

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]



Banedanmark

aarhus-silkeborg@bane.dk

12. oktober 2022

Hørings svar fra Skanderborg og Silkeborg Kommune – idéfasehøring for ny bane Aarhus–Silkeborg

Som supplement til vores fælles hørings svar fra Silkeborg Kommune, Skanderborg Kommune, Aarhus Kommune samt Region Midtjylland, fremsendes hermed følgende supplerende kommentarer fra Skanderborg og Silkeborg Kommune.

Skanderborg og Silkeborg Kommune ser positivt på, at en ny bane mellem Aarhus og Silkeborg er en del af Infrastrukturplan 2035, og at Banedanmark er gået i gang med de indledende forundersøgelser. Projektet er højt prioriteret i begge kommuner.

Skanderborg og Silkeborg Kommune anbefaler linjeføringsforslag C1 med en dobbeltsporet løsning på hele strækningen mellem Silkeborg og Aarhus. Dette kan medføre nye stationer og dermed et større passagergrundlag. Desuden vil nye stationer understøtte byudviklingen i byerne langs jernbanen. En dobbeltsporet løsning vil samtidig sikre, at der også kan opnås et hurtigt og gennemgående tog til Aarhus, hvilket er vigtigt for Silkeborg og andre byer vest for Silkeborg.

Byrådet i Skanderborg og Silkeborg Kommune noterer sig, at den kommende trafikale analyse skal levere køreplanseksempler for den eksisterende jernbane via Ry. I de kommende undersøgelser er det vigtigt for Skanderborg og Silkeborg Kommune, at der belyses et driftsoplæg, hvor den nuværende frekvens (halvtimesdrift) opretholdes for den eksisterende jernbane Silkeborg-Laven-Ry-Skanderborg-Stilling-Hørning-Aarhus.

Den eksisterende jernbane via Ry er en væsentlig og vigtig del af den kollektive infrastruktur i Skanderborg og Silkeborg Kommune for såvel uddannelsessøgende som arbejdskraft, der er bosat i f.eks. Ry og pendler til arbejdspladser og uddannelse i bl.a. Silkeborg, Skanderborg og Aarhus. I Ry forventes en befolkningsvækst på ca. 20 procent frem til 2030.

Idet kommissoriet til regionalbanen foreskriver, at C3 skal undersøges nærmere, bør det samtidigt undersøges, hvorvidt stationen i Sejs-Svejbæk bør flyttes i forhold til bedre at betjene hele byområdet Sejs-Svejbæk samt Hårup.

Skanderborg og Silkeborg Kommune vil i de kommende undersøgelser have særlig fokus på, hvordan nye stationer i Hårup, Låsby og Galten understøttes mest muligt fra kommunernes side, bl.a. i form af placering af byudvikling, attraktive adgange, stationsforpladser, pendler-p-pladser, kobling til øvrig kollektiv transport mv.

En ny regionalbane mellem Silkeborg og Aarhus binder byerne tættere sammen og gør stationen i Silkeborg til et vigtigt trafikknudepunkt for omstigning både i en lokal og regional sammenhæng. En ny jernbane vil ligeledes gøre Silkeborg til det nære opland for Aarhus og skabe et stort bosætningspotentiale i korridoren. Samtidig vil det medføre en række strategiske effekter i form af nye arbejdspladser i tæt tilknytning til nye stationer.

Silkeborg Kommune anbefaler specifikt, at overkørsel 56 ved Frederiksberggade i Silkeborg skal løses ved at føre jernbanen helt under Frederiksberggade. Ved en niveaufri skæring med jernbanen er det sandsynligvis tilstrækkeligt med én venstresvingsbane fra Nordskovvej til Frederiksberggade, samt et modtagerspor på Frederiksberggade. Værdien for bymiljøet og trivslen ved en underføring forbedres betydeligt.

En nedgravning af jernbanen på hele strækningen mellem Frederiksberggade og Søndre Ringvej i Silkeborg, vil medføre et stort byudviklingspotentiale på stations- og banearealet, som kan indgå i en samlet økonomivurdering af en nedgravning.

Samtidigt vil jernbanen ikke være en barriere i midtbyen, som den er i dag, hvor der kun er krydsningsmuligheder et begrænset antal steder. Nye krydsningsmuligheder for alle trafikanttyper, især lette trafikanter, vil blandt andet medvirke til en større trafiksikkerhed ved krydset Frederiksberggade og en aflastning af Frederiksberggade, hvor ca. 19.000 køretøjer vil passere i døgnet i 2032. Silkeborg Kommune ser positivt på, at Banedanmark nu undersøger dette forslag.

Skanderborg og Silkeborg kommune ser frem til et fortsat godt samarbejde i forbindelse med de kommende undersøgelser.

Til høringsvaret er som bilag vedlagt Skanderborg og Silkeborg Kommunes tidligere brev til transportministeren om Ny bane Aarhus-Silkeborg.

Med venlig hilsen

[Redacted signature]

[Redacted signature]

[Redacted signature]

[Redacted signature]

Til Transportminister [REDACTED]

22. april 2022

Linjeføring og fremtidige togstop på den nye jernbane Aarhus-Silkeborg

Tak for dine breve med tilbagemelding på vores tidligere henvendelser fra henholdsvis Silkeborg Byråd og Skanderborg Byråd.

For at lette den videre dialog har vi valgt at sende dig et fælles brev med vores anbefalinger om linjeføring, togstop og frekvens.

Linjeføring

Vi er enige om, at anbefale en "linjeføring C1" ud af Silkeborg som den foretrukne linjeføring (jf. forundersøgelsen fra 2016 og kommissoriet for undersøgelsen). Denne linjeføring går langs den nye forbindelsesvej Nordskovvej mellem Silkeborg by og motorvejen, og forløber langs motorvejen herfra. Linjeføring C1 imødekommer bedst vores lokale interesser, og med et togstop i Hårup syd for motorvejen vil denne linjeføring være et særdeles attraktivt grønt transporttilbud til borgerne i området.

Det er vores udgangspunkt, at linjeføringen anlægges med dobbeltspor på hele strækningen, men vi vil også være forstående, hvis det i stedet bliver med enkeltspor understøttet af nødvendige strækninger med dobbeltspor til krydsninger.

Vi sætter pris på, at linjeføringen og VVM afklares snarest af hensyn til de berørte lodsejere og borgerne i området.

Togstop

Som tidligere nævnt lægger vi vægt på, at jernbanen bliver et godt, grønt transporttilbud til borgere, der bor i de områder, hvor banen skal anlægges. Omvendt er vi naturligvis realistiske i forhold til antallet af togstop af hensyn til den samlede rejsetid. Derfor vil vi pege på i alt tre togstop på strækningen - i **Hårup**, **Låsby** og **Galten/Skovby**. Togstop i Hårup, Låsby og Galten/Skovby vil understøtte en grønnere, mere klimavenlig transportform og samtidigt aflaste vejnettet for pendlertrafik samt styrke den infrastruktur som er så vigtigt mod Aarhus og Silkeborg.

Frekvens

Hvis toget skal være et godt alternativ til bilen, er det afgørende for os, at frekvensen på den nye bane bliver høj, så forbindelsen for pendlere og andre togpassagerer opleves som attraktiv og fleksibel.

Det er samtidig afgørende for os, at frekvensen på den eksisterende bane over Ry opretholdes. Den eksisterende bane og frekvensen her vil fortsat være en væsentlig del af infrastrukturen i Silkeborg og Skanderborg Kommune. Den eksisterende bane vil også fremover være vigtig for såvel uddannelsessøgende som arbejdskraft, der pendler til arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner i Silkeborg, Skanderborg og Aarhus.

Befolkningstilvækst

Der er en stærk stigning i bosætningen i det østjyske, både i båndet Silkeborg-Hårup-Låsby-Galten/Skovby (forventet befolkningsfremgang på 10 % frem til 2020)) OG i Ry (en forventet stigning på 20 % frem mod 2030) . Derfor vil togstop og en høj frekvens på begge baner både komme mange nuværende og fremtidige beboere på de to stræk til gavn, dels vil det have en stor grøn effekt at flytte privattransport over på jernbane.

Vi ser frem til den videre dialog om projektet, jf. kommissoriet og tidligere korrespondance. Vi ser ligeledes frem til at blive inddraget snarest muligt i den indledende fase i form af en direkte dialog med Banedanmark. Vi står naturligvis også til rådighed for et fællesmøde.

Med venlig hilsen



Aktdetaljer

Akttitel: Ingen afgang må forsvinde fra Ry

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861250

Dato: 17 10-2022 22:30:07

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Ingen afgang må forsvinde fra Ry.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Ingen afgange må forsvinde fra Ry
Sendt: 17-10-2022 22:29

109B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

I forhold til en mulig ny jernbane til Silkeborg fra Aarhus, er det ganske forfærdeligt for alle i Ry der har bygget et liv op omkring Ry som 'forstad' til Aarhus. Fordi der er frekvente forbindelser, giver det mulighed for at bruge toget til pendling til og fra arbejde. Hvis der kun er én er det for sjældent og man må ty til bilen, og en klar forringelse af Ry.

Om der kommer en ny jernbane eller ej - lad der forblive 2x Per time tog mellem Aarhus og Ry!

Aktdetaljer

Akttitel: Intet emne

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861379

Dato: 01 10-2022 20:40:27

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Intet emne.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Intet emne
Sendt: 01-10-2022 20:40

110B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Et stort ønske fra en lokal i Sejs-Svejbæk om at den kommende linjeføring føres langs med motorvejen og Nordskovvejen - altså C1.

Det giver, i min optik, mest mening at føre den langs med, i forvejen, større eksisterende trafikårer fremfor at skulle føre den igennem et stort skovområde hvor der ikke på nuværende tidspunkt er fældet og ryddet i de eventuelt berørte områder.

Mvh. [REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: jernbane

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861359

Dato: 10 10-2022 21:58:15

Type: Indgående

Dokumenter: [1] jernbane.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: jernbane
Sendt: 10-10-2022 21:58

111B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Sendt fra [Mail](#) til Windows

Jeg foretrækker linjeføring c1

Med venlig hilsen [REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Jernbane mellem Aarhus og Silkeborg

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861353

Dato: 12 10-2022 08:31:14

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Jernbane mellem Aarhus og Silkeborg
Sendt: 12-10-2022 08:31

112B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Høringssvar:

DROP ALLE PLANER!!!!!!

Vi har IKKE behov for en ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg - den nuværende linieføring er helt fin, vi skal ikke til at ødelægge mere af noget af Danmarks smukkeste natur, for at enkelte borgere kan spare et kvarters rejsetid.....

Vores land er ikke ret stort, så hvorfor overhovedet have to nærmest parallelle togstrækninger?

De som har besluttet at der skal være en ny jernbanestrækning har tænkt med r..... Det er typisk politikere, lad os vise at vi har magt og vedtage noget dumt, bare det ikke går ud over mit nærområde...

Hvis ikke jernbanen kan undgås vil det smarteste være at føre den langs Motorvejen og Nordskovvejen (C1). Der skal IKKE pløjes mere natur op end højest nødvendigt. Parallel linieføring er at foretrække.

MEN OVER ALL - BEGRAV ALLE PLANER. BRUG SKATTEKRONERNE ET ANDET STED, F.EKS. PÅ MERE LØN TIL VORES SYGEPLEJERSKER, DE TRÆNGER LANGT MERE TIL LØNSTIGNING END VI BORGERE TRÆNGER TIL EN NY LATTERLIG JERNBANE.

God onsdag.

Vh

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

mailto: [REDACTED]

Tel.: [REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Jernbane- Silkeborg-Aarhus

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861355

Dato: 11 10-2022 18:10:27

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Jernbane- Silkeborg-Aarhus.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)

113B

Fra: [REDACTED]

Titel: Jernbane- Silkeborg-Aarhus

Sendt: 11-10-2022 18:10

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Blandt de muligheder som er nævnt er C1 den mest forsvarlige, af hensyn til beboerne i Sejs- Svejgåk og naturen. Det er dog uforståeligt, at man ikke kan anvende el busser, som er meget fleksible, og må kunne dække behovet, også af hensyn til naturen - Linå Vesterskov. Vh [REDACTED]

Sendt fra min iPad

Aktdetaljer

Akttitel: Kommentar til Banedanmark undersøgelse

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861294

Dato: 16 10-2022 15:01:41

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Kommentar til Banedanmark undersøgelse.eml
[2] Kommentarer til Banedanmark undersøgelse af ny jernbane Aarhus Silkeborg.docx

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)

Fra: [REDACTED]

Titel: Kommentar til Banedanmark undersøgelse

Sendt: 16-10-2022 15:01

Bilag: Kommentarer til Banedanmark undersøgelse af ny jernbane Aarhus Silkeborg.docx;

114B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Hej med jer

Har vedhæftet kommentar til undersøgelse af ny jernbane Silkeborg - Aarhus

Mvh

[REDACTED]

Kommentarer til Banedanmark undersøgelse af ny jernbane Aarhus Silkeborg

Jeg er generelt meget positiv overfor etablering af nye jernbaneanlæg i Danmark, men i dette tilfælde mener jeg, at samfundet får for lidt glæde af en stor investering.

Jeg havde hellere set en opgradering af den eksisterende jernbane mellem Silkeborg og Skanderborg (f.eks. dobbeltspor på udvalgte steder) suppleret med el-busser ad Nordskovvej og motorvejen mellem Silkeborg og Aarhus

Men virkeligheden er en anden, og her synes jeg, at **linieføring C3** er at foretrække, men **KUN** hvis Sejs-Svejbæk får noget ud af det

Vi **skal** bevare nuværende halvtimesdrift ad den eksisterende jernbane Silkeborg – Skanderborg, hvor bl.a. lokale "ildsjæle" har sikret stop af REX tog i Svejbæk.

Desuden **skal** mindst et tog i timen ad den nye bane standse i Svejbæk

Vi har et meget stort potentiale i vores område, for at øge pendling med tog fra Sejs-Svejbæk. Det vil være meget gavnligt, hvis den nye jernbane får stop i Årslev eller Brabrand for videre forbindelse med bus, f.eks til Skejby

For at forbedre kapaciteten mellem Silkeborg og Svejbæk mener jeg, at det er nødvendigt at anlægge dobbeltspor i Nordskoven mellem jernbanebroen og Sejs. Desuden mener jeg, at det er nødvendigt at se på overkørslerne i Sejs-Svejbæk. Måske burde Lynggårdsvej og Kildevej lukkes som vejforbindelse, med etablering af fodgænger / cykeltunnel begge steder. Vejtrafik flyttes til kommende Tværdalsvej. Der bør også ses på forholdene ved Borgdalsvej, måske kortere bomnedlukningstid

Hvis ikke Sejs-Svejbæk får gavn af den nye jernbane ved linieføring C3, foretrækker jeg klart linieføring C1, med samtidig bevarelse af nuværende trafikomfang ad den eksisterende jernbane Silkeborg – Skanderborg

Mvh

[Redacted signature]

[Redacted signature]

[Redacted signature]

[Redacted signature]

Aktdetaljer

Akttitel: Kommentar til høring

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861258

Dato: 17 10-2022 05:25:05

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Kommentar til høring.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)

Fra: [REDACTED]

Titel: Kommentar til høring

Sendt: 17-10-2022 05:24

115B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Til høringskommission.

Det er klart positivt med mere kollektiv trafik. Men hvis den skal kunne anvendes effektivt er det vigtigt at den har et antal afgangene der giver mulighed for reelt at få det til at matche med ex.arbejdstider.

Som bosiddende i Ry kan man frygte at den nye jernbane sket på bekostning af antallet af afgangene i Ry.

Mange bor netop i Ry, alken, Laven da jernbanen er med til at give mulighed for at spare en bil. Den er også af stor betydning for de mange studerende.

Det vil være fatalt, hvis ny kollektiv trafik er med til at udhule den velfungerende eksisterende.

Med venlig hilsen

[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Kommentar til høringssvar

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861285

Dato: 16 10-2022 17:43:43

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Kommentar til høringssvar.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)

Fra: [REDACTED]

Titel: Kommentar til høringssvar

Sendt: 16-10-2022 17:43

116B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Hej med jer

Jeg synes det virker lidt misforstået, at det er en gevinst at vinde 14 minutter på togkørsel mellem Silkeborg og Aarhus. Isoleret set for personer der bor/arbejder i de to byer, jo, så er det måske.

Men hvad med de byer, som toget vil køre lige forbi? Skal de nøjes med støjen fra toget, og ikke selv vinde noget på det? I fald der etableres stationer, så byerne også vinder på det (altså Låsby, Skovby/Galten og Harlev), hvad vindes der så ved strækningen?

Derudover, hvad er konsekvenserne for de byer, som den nuværende togstrækning kører igennem? Færre afgange. Det medfører unægteligt mere trafik i de ramte byer (Alken, Ry, Svejs/Svejbæk), samt en værdireducering af boligerne.

I stedet for at tænke isoleret så tænk gerne holistisk. Jeg er meget imod de nye baner.

Mvh

[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Kommentar til tog Aarhus-Silkeborg

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861380

Dato: 01 10-2022 17:42:37

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Kommentar til tog Aarhus-Silkeborg.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)

Fra: [REDACTED]

Titel: Kommentar til tog Aarhus-Silkeborg

Sendt: 01-10-2022 17:42

117B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Jeg er årgang 1951, så banen mod vest vil jeg næppe få glæde af, dog har jeg levet i området i langt de fleste år af mit liv, jeg har fulgt med i udviklingen vest for Aarhus og i Galten området, så føler jeg må komme med mine kommentar.

Det som man kan undre sig over, i forbindelse med mange projekter af forskellig art, der hen over tid er lavet i området, før og efter motorvejen mod Herning kom, kan det godt se ud, som om der ikke er tænkt helt klart. Nu kender jeg ikke, hvordan politikerne sætter rammer for de tekniske afdelinger som udarbejder de forskellige projekter, men det virker, når man ser på den nye bane vest for Aarhus, som om der ikke er tænkt klart, eller man har glemt ideen med, der en dag kunne komme togbane mod vest.

Det der bla. virker underligt, da man lavede det nye industriområde, hvorfor sætter man ikke areal af til en mulighed for plads til banen, det kunne snilt være lavet således, kom banen ikke på det afsatte areal, ja så kunne det jo indgå områdets øvrige plan. Det samme kan man undre sig over, her ved Harlev har man solgt byggegrunde mellem Harlev nord og motorvejen, det areal kunne havde været en fortræffelig mulighed at have med, som en mulighed.

Som jeg ser det, må der virkelig sættes på, om ikke der kunne være muligt at få Silkeborgsporet på så tæt på Årslev, som overhovedet muligt, måske kan den nordgående bane omlægges således man finder den rigtige kurve, hvorpå Silkeborgbanen skal sammenbindes. Forstår det er vigtigt med de rette kurver for togbaner.

Fordele ved udfletning tæt på Årslev vil spare megen rejsetid, og det er i hele banens levetid, på mødet blev nævnt fra projektudvikler, sådan en bane vil leve i op mod 200 år, området langs banen vil vokse med rigtig mange mennesker, arealet mellem Årslev og Harlev er allerede ved at blive planlagt, industriområdet vil også bidrage med mange mulige bruger af toget. Der vil også blive en besparelse på længden af nye spor. Selvfølgelig vil det koste ret mange penge at komme ind hvor mulighederne ikke er helt enkelt ved sammensmeltning af to sporretninger. Der kan blive noget med skov som kommer i brug, men der kan vel afsættes et større areal et andet sted, hvor der samtidig vil være mere ro for en skov.

Planlæggerne er formentlig klar over, hvis en nye bane skal gå i buen mod nord, så havner man i er ret betydelig losseplads, det kan udløse noget med grundvand, eller måske sætte gang i noget med hele lossepladsen skal fjernes, måske kan der regnes på, hvilke udgift man kan komme ud i. for år til bage gik man meget op kulturlandskaber, specielt omkring godslandskaber måske det stadig skal vurderes.

Forstiller man sig der kunne komme held ud af, at komme hurtigst mulig fra banen mod nord, så vil han kunne komme nord om Årslev, der er godt nok et areal som kommunen har peget på som fremtidig sportsområde, men der skal man huske der er flere hundrede ha. syd for Silkeborgvej, hvor der også skal ny skole til på et tidspunkt, så udlægning af sportsarealer nord for Årslev virker i forvejen ikke gennemtænkt.

Tænker man banen nord om Årslev, så må man derefter syd for Silkeborgvej, her må så kunne laves et togstop, som kan samle masser af mennesker op fra området, der burde så laves masser pladser til bilparkering, man kan jo egentlig sige, der flyttes p. pladser ud af Aarhus. Lægges banen så syd for Silkeborgvej, vil det være mulighed for at ligge den over mellem motorvejen og Silkeborgvej. Det er så her det er, man de senere år har fået lagt nogen industrier, for

ellers kunne man krydse banen der hvor Silkeborgvej krydser motorvejen. Jeg tænker nok det kan lade sig gøre alligevel, men over motorvejen kommer noget nærmer, hvor Stillingvej krydser. Der bør også ses meget på muligheder for to spor, eller som minimum at tænke plads til nr. to spor (fremtidssikker.)

Som retfærdighed for at opstarte en ny togbane, må det primære formål være, så mange folk i togene som muligt, så hellere et extra stop, end halvtomt tog, det giver ingen mening med blot stop i Silkeborg og Aarhus. Den rigtige placering vil hen over åerne give mange fyldte tog.

Udgiften hvor Motorvejen tænkes krydse ved Lyngby vil udgå, så der vil være midler der flyttes til tog mod vest, lodsepladsen undgås også.

fra [Mail](#) til Windows

KLADÉ

Aktdetaljer

Akttitel: Kritik

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861390
Dato: 22 09-2022 21:17:42
Type: Indgående
Dokumenter: [1] Kritik.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Kritik
Sendt: 22-09-2022 21:17

118B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Vi var til høring i aftes og der er absolut intet ved denne bane, slet ikke hvis vi ku kigger på Harlev .
Vi mener så absolut at skal vi have noget er det nye el-busser.
Vi kan kun se en rigtig dyr bane uden behov og meget dyr.
Vh [REDACTED]

Sendt fra [REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Lave st

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861273

Dato: 16 10-2022 21:39:30

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Lave st.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)

Fra: [REDACTED]

Titel: Lave st

Sendt: 16-10-2022 21:39

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Aktdetaljer

Akttitel: linieføring

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861301

Dato: 16 10-2022 12:54:44

Type: Indgående

Dokumenter: [1] linieføring.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: linieføring
Sendt: 16-10-2022 12:54

119B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Vi mener linieføring C1 – langs motorvejen er bedst.

Med venlig hilsen

[REDACTED]

Telefon:

Mobil:

Mail:

Tilknyttet/attached to:

[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: linieføring

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861300

Dato: 16 10-2022 12:55:13

Type: Indgående

Dokumenter: [1] linieføring.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: linieføring
Sendt: 16-10-2022 12:55

120B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Hej

C1 er den bedste løsning

De bedste hilsner

[REDACTED]

Tlf.: [REDACTED]
Mobil: [REDACTED]
Mail: [REDACTED]
Mail: [REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Linjeføring

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861392

Dato: 21 09-2022 11:01:00

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Linjeføring.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Linjeføring
Sendt: 21-09-2022 11:00

121B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Foretrækker helt sikkert linjen langs motorvejen.

[REDACTED]

Få [Outlook til Android](#)

Aktdetaljer

Akttitel: Linjeføring C1

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861292

Dato: 16 10-2022 15:48:41

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Linjeføring C1.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Linjeføring C1
Sendt: 16-10-2022 15:48

122B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Til hvem det måtte vedrøre

Vi er i vores husstand imod en linjeføring gennem Sejs-Svejbæk C3+C4 på grund af naturmæssige hensyn.

En linjeføring gennem byen og især Linå Vesterskov vil forårsage stor ødelæggelse af urørte naturområder, hvorimod en linjeføring langs motorvejen ikke vil genere så mange mennesker, da der i forvejen har været et stort anlægsprojekt igang én gang.

Udover naturødelæggelse, vil en del husstande og eksproprieringer i Sejs-Svejbæk blive nødvendigt, hvis denne løsning vælges, og byen vil blive påvirket af endnu mere togtrafik, uden at få gavn af tog der stopper. Der er utroligt mange børn i byen der krydser banen hver dag, så der er også et sikkerhedsperspektiv i det.

Vi er derfor for C1 linjeføringen.

Mvh [REDACTED]

Sendt fra min iPhone

Aktdetaljer

Akttitel: Låsby Borgerforening. Høringssvar

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861280

Dato: 16 10-2022 18:58:32

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Låsby Borgerforening. Høringssvar.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)

123F

Cc:

Fra:

Titel: Låsby Borgerforening. Høringssvar

Sendt: 16-10-2022 18:58

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Hermed sender vi et høringssvar

Hvorfor en jernbane?

Beslutningen om at anlægge banen er taget. Det, synes vi, er en dyr løsning. Det er også en meget rigid løsning. Der er ingen mulighed for at omlægge ruten, hvis det skulle være ønskeligt.

Alternativet?

Der er anlagt en motorvej fra Århus til Herning. Der kunne køre mange busser - gennemgående, få stop, mange stop – uden anden anlægs-udgift end anskaffelse af busserne.

På nuværende tidspunkt kan vi kun håbe, at de ansvarlige vil genoverveje beslutningen om at etablere en jernbane.

Hvordan?

Rejsetiden med bus mellem Silkeborg Station og Århus Banegård er med bus og uden stop ca. 35 minutter. Distancen er ca. 49 kilometer. En gennemsnitshastighed på 84 km/time.

Det angives at rejsetiden med toget kan give en tidsbesparelse på op til 14 min. Distancen med toget (linieføring C1, C3 eller C4) er også ca. 49 kilometer. En gennemsnitshastighed på 140 km/time.

Det lyder meget usandsynligt. Det er vel ganske meget mere end hastigheden på lyntog fra København til Århus.

Skal det have nogen mening at anlægge en jernbane, skal den

1. Enten forkorte rejsetiden væsentligt. Det vil sige så få stop som muligt.
2. Eller flytte folk fra biler (med én/to personer) over i toget. Det vil kun ske, hvis det er nemt at tage toget og man sparer tid.
3. Eller hente passagerer fra den nuværende kollektive transport. Det betyder endnu flere tomme busser.

I morgenmyldretiden holder der kilometerlange køer på Randersvej i nordgående retning. Der er mindre køer på Hammelvej i nordgående retning, og der er kø i sydgående retning på Hammelvej.

Langt de fleste af disse biler kører gennem rundkørslerne øst for Låsby og på motorvejen – primært mod Århus men også mod Silkeborg.

Personerne i disse biler er oplagte kandidater til at tage toget. Men.

Så skal toget stoppe i Låsby. Det er vist desværre ikke planlagt.

Låsby er ikke verdens navle, men det ligger i forhold til en jernbane mellem Silkeborg og Århus meget fornuftigt placeret. Her ca. midtvejs mellem Silkeborg og Århus mødes 3 ganske trafikerede veje.

Det forlyder, der skal være en station i Galten. Men.

Er man først kommet til Galten, så kan man lige så godt fortsætte helt til Århus. Tidsbesparelsen vil være minimal. Køretiden skal holdes op mod tid til at parkere, vente på toget osv.

Vi tror også, den logik gælder mange af Galtens indbyggere. De tager bilen i stedet for at cykle/gå til stationen og vente på toget.

Enkeltsporet eller dobbeltsporet.

Lav en enkeltsporet bane med 3 stop heraf 1 med mulighed for forbiørsel. Den model er ikke enestående. På strækningen Silkeborg/Skanderborg findes den løsning. Og fungerer.

Viser et spor sig at være alt for småt, så kan man vel lave et spor mere. Bare man har erhvervet jorden til det.

Forbikørslen placering? Låsby.

Låsby Borgerforening har ingen interesse i at få anlagt en bane, som ikke stopper i (nærheden af) Låsby. Det medfører kun gener: Støj. Ødelæggelse af natur. "Overskårne veje".

Med venlig hilsen



Aktdetaljer

Akttitel: Nej tak til banen Ja tak til busser

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861297

Dato: 16 10-2022 14:15:47

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Nej tak til banen Ja tak til busser.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)

124B

Fra: [REDACTED]

Titel: Nej tak til banen Ja tak til busser

Sendt: 16-10-2022 14:15

CAUTION: This email originated from outside the organization.

En bane er for ufleksibel i forhold til busser, det hurtigt kan tilpasses nye behov

--

MH [REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Ny bane Aarhus - Silkeborg

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861269

Dato: 16 10-2022 21:48:51

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Ny bane Aarhus - Silkeborg.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Ny bane Aarhus - Silkeborg
Sendt: 16-10-2022 21:48

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Hej

Jeg skriver da vores område på Århusvej/Nordskovvejen, vil blive påvirket af linjeføring C1, i det tilfælde den vil blive valgt af Banedanmark, som værende den kommende linjeføring for den nye bane Aarhus-Silkeborg

Jeg deltog i gennemgangen i Silkeborghallerne, omkring den nye bane og linjeføring, hvor Skøn På Silkeborgs forslag om, at gave Silkeborgstatoen og banen ned, blev fremlagt af formanden for Skøn På silkeborg, her er linkt til forslaget.

[Idéoplægget for baneterrænet i Silkeborg - Skøn på Silkeborg \(skoenpaasilkeborg.dk\)](https://skoenpaasilkeborg.dk)

Jeg synes det er et godt oplæg, men tænker samtidig at oplægget kan udbygges, så banen bliver gravet ned hele vejen igennem Nordskoven, langs Nordskovvejen så banen og toget først komme op i niveau med Herning motorvejen, helt ude ved motorvejen.

Den løsning vil der være en masse fordele ved:

Toget behøvet ikke tage hensyn til flagermusene i Nordskoven, så hastigheden på den strækning fortsat kan være over 50 km/t

Der vil ikke være problemer med at banelegemet stiger for meget, så det ikke vil være muligt for toget at komme op ad bakken, da Banedanmark med denne løsning, selv kan vælge stigningen på skinnerne
Natur, miljø, dyreliv og Outdoor aktiviteter vil ikke blive påvirket i Nordskoven
Det ville løse problemet med overkørsel 56, da banen og toget ville være under jorden
Det ville begrænse støjgener igennem Silkeborg

Drewsensvej
Jernbanegade
Jerbanestræde
Åhavevej

Og langt flere i den vestgående retning, hvor toget også med fordel kunne graves ned.

Begrænse støjgener for en masse borgere og borgerne som bor langs linjeføring C1

Drosselvej
Haveforeningen Frydensbjerg 1919
Tranevej
Hjelevej
Nattergalevej
VIA University College – Campus Silkeborg/Læreruddannelsen i Silkeborg

Jeg er klar over, at som fremført af Banedanmark, så er der tvivl om hvorvidt løsningen med nedgravning af baneføringen, vil være problematisk rundt om Overkørsel 56, da der er tæt bebyggelse, men da det har været muligt, at lave Metro byggeriet i København, med meget tæt bebyggelse, må det også være muligt at lave noget tilsvarende i Silkeborg.

Løsningen med, at grave banestrækningen igennem Silkeborg ned, vil være dyrere end, at lade banen løbe oven på Jorden, men fordelene for den fantastiske natur, de berørte mennesker og Banedanmark, da der både kan laves en

enkelt og dobbeltsporet løsning uden indgriben i naturen og miljøet, vil være muligt, samt at der kan opretholdes en normal hastighed på den strækning helt indtil Silkeborg, mener jeg klart opvejer, de øgede omkostninger ved, at grave banen ned.

Løsningen med nedgravning af banelegemet kan også benyttes på Linjeføring C3 og C4, igennem Linå Vesterskov, så den natur forbliver intakt, så hverken dyreliv, natur og mennesker påvirkes af den nye bane Aarhus – Silkeborg, på samme måde, som ved at banen løber oven på Jorden

Denne mail er mere tænkt, som en ide, som Banedanmark kan arbejde med, end en mail om hvilken linjeføring Banedanmark skal vælge, jeg har en forventning om, at Banedanmark, foretager alle de rigtige undersøgelser og betragtninger af linjeføringerne

Venlig hilsen

A black rectangular redaction box covering the signature area.A black rectangular redaction box covering the contact information area.

Aktdetaljer

Akttitel: Ny jernbane mellem Århus og Silkeborg

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861326

Dato: 14 10-2022 13:45:13

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Ny jernbane mellem Århus og Silkeborg.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)

Fra: [Redacted]

Titel: Ny jernbane mellem Århus og Silkeborg

Sendt: 14-10-2022 13:45

126B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Vi ønsker løsning C1: Langs motorvejen og Nordskoven.

Venligst

[Redacted signature]

Aktdetaljer

Akttitel: ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861363

Dato: 10 10-2022 11:54:32

Type: Indgående

Dokumenter: [1] ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg
Sendt: 10-10-2022 11:54

127B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Jeg stemmer på linjeføring **C1**.

venlig hilsen
[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Ny jernbane Silkeborg-Aarhus

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861394

Dato: 19 09-2022 22:34:35

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Ny jernbane Silkeborg-Aarhus.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Ny jernbane Silkeborg-Aarhus
Sendt: 19-09-2022 22:34

128B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Har det på noget tidspunkt været overvejet at flytte Silkeborg station til den nordlige del af byen (helt ud til motorvejen).

Et kort viser at 3/4 af Silkeborg by i dag ligger nord for Silkeborg Langsø.

Det løser problemet med Frederiksberggade inde i byen. Og gør samtidig stationen meget lettere tilgængelig for en stor del af byens borgere

Hilsen [REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Ny linieføring Aarhus - Silkeborg

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861348

Dato: 12 10-2022 18:06:21

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Ny linieføring Aarhus - Silkeborg.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Ny linieføring Aarhus - Silkeborg
Sendt: 12-10-2022 18:06

129B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

C1 linieføring kan være en forlængelse af Aarhus Letbane til Silkeborg.
Natursti Resenbro - Silkeborg kan være en del af løsningen.,
Evt. omstigning til jernbanenet foregår ved Silkeborg Station.

Venlig hilsen,
[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Opgrader den eksisterende i stedet for at bygge ny

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861252

Dato: 17 10-2022 22:08:17

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Opgrader den eksisterende i stedet for at bygge ny.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Opgrader den eksisterende i stedet for at bygge ny
Sendt: 17-10-2022 22:08

130B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Hej Ny Bane Aarhus-Silkeborg

Tak fordi i undersøger muligheden for en ny jernbane og dermed mere offentlig trafik – det er jo et fantastisk initiativ.

Dog vil jeg, som rigtig mange andre, stille spørgsmålstejn ved om det virkelig er den rigtige løsning med en ny jernbane fremfor at opgradere/understøtte den nuværende?

Ved I hvor mange fra Silkeborg/Herning tager toget for at komme til Aarhus og ikke videre til Midtjylland, Fyn og Sjælland? Et skift i Skanderborg kontra Aarhus ville spare mange rigtig meget tid i den situation.

Hvis målet er kortere rejsetid mellem Silkeborg og Aarhus hvor meget rejsetid ville I kunne hente ved at opgradere den nuværende jernbane med eltog, 160km/t osv.?

Hvis denne nye jernbane komme til at halvere antal afgang fra Laven, Sejs-Svejbæk, Ry, Alken, Skanderborg, Hørning, Viby J osv. har I så regnet på hvor mange der vil anskaffe sig en ekstra bil og køre i den i stedet? Er den ekstra miljøbelastning så meget mindre end den miljøbelastning I sparer ved mindre trafik mellem Silkeborg, Låsby, Galten og Aarhus når anlægsomkostningerne af den ny bane er taget med i beregningen?

Ser rigtig meget frem til jeres svar og ønsker jer godt arbejde med undersøgelsen!

Mvh. [REDACTED]
[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Overkørsler og linjeføring som vektordata

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861378

Dato: 02 10-2022 13:04:06

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Overkørsler og linjeføring som vektordata.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)

Fra: [REDACTED]

Titel: Overkørsler og linjeføring som vektordata

Sendt: 02-10-2022 13:04

131B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Tak for et godt og grundigt borgermøde i torsdags. Jeg har to spørgsmål:

1) Hvis banen bliver anlagt, så togene kan køre op til 160 km/t, vil der så komme overkørsler af veje med bomme, eller vil det udelukkende foregå som broer/tunneller? Jeg tænker ikke på overkørslen i Silkeborg, men mere generelt.

2) Vil I sende mig de foreslåede linjeføringer fra 2016-forundersøgelsen i et gængst GIS-format, fx Shapefile?

Med venlig hilsen

[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Pengespild

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861340

Dato: 13 10-2022 10:51:08

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Pengespild.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Pengespild
Sendt: 13-10-2022 10:51

132B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Jeg mener ikke, der er behov for en ny jernbanestrækning Silkeborg-Århus. Brug pengene på noget mere fornuftigt - som f.eks. energibesparelser-/produktion.

- * Der findes allerede en jernbaneforbindelse - med et lille sving omkring Skanderborg.
- * Der er en fin motorvej - som også busser kan benytte.

Mvh

[REDACTED]

Gennem mit 73-årige liv har jeg på flere forskellige måder kørt mange gange mellem Silkeborg og Århus - også som buschauffør.

Aktdetaljer

Akttitel: Re: spørgsmål til høring om ny bane Aarhus-Silkeborg

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861350

Dato: 12 10-2022 12:02:00

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Re spørgsmål til høring om ny bane Aarhus-Silkeborg (BDK ID 2835985).eml

Til: [redacted]@bane.dk
Cc: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [redacted]
Titel: Re: spørgsmål til høring om ny bane Aarhus-Silkeborg
E-mailtitel: Re: spørgsmål til høring om ny bane Aarhus-Silkeborg (BDK ID: 2835985)
Sendt: 12-10-2022 12:01

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Håber meget på svar i dag da der er frist snart!

Mvh.

[redacted]

Den 11. okt. 2022 kl. 15.37 skrev Vibeke Bennetsen (VBNT) <vbnt@bane.dk>:

Hej i Anlæg

Dette spørgsmål angår et høringssvar til jer. I bedes derfor svare borgeren.

Med venlig hilsen

[redacted]

Banedanmark
Infrastruktur
Arealforvaltning
Vejlevej 5
7000 Fredericia
www.banedanmark.dk

Banedanmark er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Læs mere om vores persondatapolitik på banedanmark.dk. Hvis du sender følsomme eller fortrolige oplysninger til os, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på borger.dk eller virk.dk.

Tænk på miljøet, behøver du at printe denne mail?

Til: Arealforvaltning (Arealer@bane.dk)
Fra: Banedanmark Post (banedanmark@bane.dk)
Titel: VS: Medunderskrivere på høringssvar
Sendt: 11-10-2022 07:46

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: [redacted]
Sendt: 10. oktober 2022 09:25
Til: Banedanmark Post <banedanmark@bane.dk>
Emne: Medunderskrivere på høringssvar

Kære Banedanmark

Min by er ved at lave et høringssvar til baneprojektet Aarhus-Silkeborg i den forbindelse er vi kommet i tvivl om hvordan vi skal samle underskrifterne ind. Skal det være fysiske underskrifter eller må de være afgivet digitalt?

Mvh.



Aktdetaljer

Akttitel: Re: spørgsmål til høring om ny bane Aarhus-Silkeborg

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861334

Dato: 13 10-2022 19:28:59

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Re spørgsmål til høring om ny bane Aarhus-Silkeborg (BDK ID 2835985).eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Re: spørgsmål til høring om ny bane Aarhus-Silkeborg
E-mailtitel: Re: spørgsmål til høring om ny bane Aarhus-Silkeborg (BDK ID: 2835985)
Sendt: 13-10-2022 19:28

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Mange tak for svar.

Mvh.

[REDACTED]

Den 13. okt. 2022 kl. 11.26 skrev aarhus-silkeborg <aarhus-silkeborg@bane.dk>:

Kære [REDACTED]

Jeg skal beklage, at du først får svar i dag.

Underskrifterne må du gerne indlevere digitalt. Du kan scanne de fysiske dokumenter med navn, adresse og underskrift ind og fremsende dem digitalt til aarhus-silkeborg@bane.dk sammen med jeres høringssvar.

Med venlig hilsen

[REDACTED]

[REDACTED]
Projektleder

[REDACTED]
[LinkedIn](#)

Banedanmark

Planlægning, Anlægsudvikling
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
banedanmark.dk



BANEDANMARK

[Facebook](#) | [LinkedIn](#)

Banedanmark er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Læs mere om vores persondatapolitik på banedanmark.dk. Hvis du sender følsomme eller fortrolige oplysninger til os, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på borger.dk eller virk.dk.

Fra: [REDACTED]

Sendt: 12. oktober 2022 12:02

Til: [REDACTED]@BANE.dk>

Cc: aarhus-silkeborg <aarhus-silkeborg@bane.dk>

Emne: Re: spørgsmål til høring om ny bane Aarhus-Silkeborg (BDK ID: 2835985)

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Håber meget på svar i dag da der er frist snart!

Mvh.



Til: Arealforvaltning (Arealer@bane.dk)
Fra: Banedanmark Post (banedanmark@bane.dk)
Titel: VS: Medunderskrivere på høringssvar
Sendt: 11-10-2022 07:46

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: [Redacted]
Sendt: 10. oktober 2022 09:25
Til: Banedanmark Post <banedanmark@bane.dk>
Emne: Medunderskrivere på høringssvar

Kære Banedanmark

Min by er ved at lave et høringssvar til baneprojektet Aarhus-Silkeborg i den forbindelse er vi kommet i tvivl om hvordan vi skal samle underskrifterne ind. Skal det være fysiske underskrifter eller må de være afgivet digitalt?

Mvh.



Aktdetaljer

Akttitel: Station ved Låsby

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861395

Dato: 19 09-2022 15:27:44

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Station ved Låsby.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Station ved Låsby
Sendt: 19-09-2022 15:27

133B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Hej BaneDanmark,

Jeg håber at I vil påtænke de nuværende og kommende borgere i Låsby og omegn, ved at sørge for at der planlægges et trinbræt ved Låsby, så byen som er i 'vokseværk' tilgodeses.

Mvh [REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Stationer

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861371

Dato: 07 10-2022 00:02:49

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Stationer.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Stationer
Sendt: 07-10-2022 00:02

134B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Hej

Hvor påtænkes der at gøre stop?

Er der plan om at banen ikke skal stoppe i nogle af byerne som den passere eller hvordan?

Venlig hilsen

[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Store konsekvenser for Ry-Skanderborg

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861389

Dato: 23 09-2022 11:33:57

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Store konsekvenser for Ry-Skanderborg.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Store konsekvenser for Ry-Skanderborg
Sendt: 23-09-2022 11:33

135B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Til høringsfasen for ny togstrækning mellem Silkeborg og Aarhus

Om end det er meget positivt at den offentlige trafik udvides i Østjylland, er det bekymrende hvilke konsekvenser det netop vil have for borgernes brug af den offentlige trafik på den nuværende strækning mellem Silkeborg og Aarhus, som går via Ry og Skanderborg. I dag er der her togdrift 2 x i timen og strækningen benyttes dagligt af rigtig mange pendlere. Der lægges i udkastet op til, at dette reduceres til 1 x i timen, hvilket vil gøre pendling på denne strækning markant mindre attraktivt. Særligt Ry har rigtig mange daglige pendlere og en by som i årevis har tiltrukket tilflyttere netop pga. den gode offentlig transport. Reduceres dette risikerer I ikke kun at besværliggøre dagligdagen for mange pendler-familier, men mindst lige så væsentligt, at de vigtige CO2-gevinster ved den nye strækning nord om Ry udlignes af, at langt færre på den nuværende strækning kan og vil pendle og derfor i stedet tager bilen (måske oven i købet må købe en bil nr. 2) – og således øger udledningen af CO2. Et nyt infrastrukturprojekt som både har til formål at fremme en grøn omstilling og øge livskvaliteten (pendlernes tid) bør ikke på denne måde modsat ødelægge netop disse to formål for andre borgere.

Jeg er derfor stærk kritisk overfor udkastet til linjeføringen og de konsekvenser det vil have for nuværende pendlere.

Og jeg vil derfor opfordre til, at der inden den endelige beslutning laves en analyse af de negative konsekvenser ved udkastet til den nye linjeføring for de nuværende pendlere, herunder særligt udledningen af CO2 fsva. den forventede øgede biltrafik for nuværende pendlere på hele strækningen fra Laven – Ry – Alken – Skanderborg – Hørning.

Jeg vil dertil stærkt opfordrer til, at der udarbejdes et udkast på en alternativ linjeføring som går via Ry. En sådan linjeføring kunne fx placeres således: Silkeborg – Sejs-Svejbæk – (Laven) – Ry – Galten – Aarhus. (Pendlere fra Skanderborg vil trods alt stadig have mulighed for pendling via regional tog, hvorfor det nye projekt har klart størst negativ effekt for Ry om omegn).

Det kræver naturligvis at det vil være muligt at bygge en linjeføring mellem Ry og Galten, hvilket er det jeg netop ønsker at I undersøger. Samtidig vil det spare projektet for knap 20 km nye spor fordi den eksisterende linje kan bruges. Dette må antages både at være positivt for projektets økonomi og ikke mindst for det mindre ressourceforbrug – og heraf miljø- og klimamæssige udledninger ved selve anlægsfasen.

En sådan alternativ linjeføring vil forventeligt øge den samlede rejsetid fra Silkeborg til Aarhus, men flere undersøgelser viser, at det ikke er 5-10 min. fra eller til i rejsetid som betyder noget for togpendlere, men derimod fx hyppige afgang (heraf fleksibilitet ift. Arbejde og privatliv) og tillid til en stabil drift. Det bør derfor ikke være et ensidigt formål at reducere rejsetiden med lige netop 14 min., men derimod iværksætte en løsning som samlet set bliver til størst mulig gavn for både mennesker og natur/klima i hele området mellem Silkeborg og Aarhus.

Med håb om en proces hvor der bliver lyttet til de mennesker som konkret berøres af projektet.'

Mange hilsner

[REDACTED]

Sendt fra [Mail](#) til Windows

Aktdetaljer

Akttitel: Til høringsfasen

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861387

Dato: 23 09-2022 14:11:10

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Til høringsfasen.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)

136B

Fra: [REDACTED]

Titel: Til høringsfasen

Sendt: 23-09-2022 14:11

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Som ryboer er Jeg fuldt enig i nedenstående argument fra [REDACTED]:

Til høringsfasen

Om end det er meget positivt at den offentlige trafik udvides i Østjylland, er det bekymrende hvilke konsekvenser det netop vil have for borgernes brug af den offentlige trafik på den nuværende strækning mellem Silkeborg og Aarhus, som går via Ry og Skanderborg. I dag er der her togdrift 2 x i timen og strækningen benyttes dagligt af rigtig mange pendlere. Der lægges i udkastet op til, at dette reduceres til 1 x i timen, hvilket vil gøre pendling på denne strækning markant mindre attraktivt. Særligt Ry har rigtig mange daglige pendlere og en by som i årevis har tiltrukket tilflyttere netop pga. den gode offentlig transport. Reduceres dette risikerer I ikke kun at besværliggøre dagligdagen for mange pendler-familier, men mindst lige så væsentligt, at de vigtige CO2-gevinster ved den nye strækning nord om Ry udlignes af, at langt færre på den nuværende strækning kan og vil pendle og derfor i stedet tager bilen (måske oven i købet må købe en bil nr. 2) – og således øger udledningen af CO2. Et nyt infrastrukturprojekt som både har til formål at fremme en grøn omstilling og øge livskvaliteten (pendlernes tid) bør ikke på denne måde modsat ødelægge netop disse to formål for andre borgere.

Jeg er derfor stærk kritisk overfor udkastet til linjeføringen og de konsekvenser det vil have for nuværende pendlere.

Og jeg vil derfor opfordre til, at der inden den endelige beslutning laves en analyse af de negative konsekvenser ved udkastet til den nye linjeføring for de nuværende pendlere, herunder særligt udledningen af CO2 fsva. den forventede øgede biltrafik for nuværende pendlere på hele strækningen fra Laven – Ry – Alken – Skanderborg – Hørning.

Jeg vil dertil stærkt opfordrer til, at der udarbejdes et udkast på en alternativ linjeføring som går via Ry. En sådan linjeføring kunne fx placeres således: Silkeborg – Sejs-Svejbæk – (Laven) – Ry – Galten – Aarhus. (Pendlere fra Skanderborg vil trods alt stadig have mulighed for pendling via regional tog, hvorfor det nye projekt har klart størst negativ effekt for Ry om omegn).

Det kræver naturligvis at det vil være muligt at bygge en linjeføring mellem Ry og Galten, hvilket er det jeg netop ønsker at I undersøger. Samtidig vil det spare projektet for knap 20 km nye spor fordi den eksisterende linje kan bruges. Dette må antages både at være positivt for projektets økonomi og ikke mindst for det mindre ressourceforbrug – og heraf miljø- og klimamæssige udledninger ved selve anlægsfasen.

En sådan alternativ linjeføring vil forventeligt øge den samlede rejsetid fra Silkeborg til Aarhus, men flere undersøgelser viser, at det ikke er 5-10 min. fra eller til i rejsetid som betyder noget for togpendlere, men derimod fx hyppige afgang (heraf fleksibilitet ift. Arbejde og privatliv) og tillid til en stabil drift. Det bør derfor ikke være et ensidigt formål at reducere rejsetiden med lige netop 14 min., men derimod iværksætte en løsning som samlet set bliver til størst mulig gavn for både mennesker og natur/klima i hele området mellem Silkeborg og Aarhus.

Med håb om en proces hvor der bliver lyttet til de mennesker som konkret berøres af projektet.

Sendt fra min iPhone

Aktdetaljer

Akttitel: Tog

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861295
Dato: 16 10-2022 14:50:40
Type: Indgående
Dokumenter: [1] Tog.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)

137B

Fra: [REDACTED]

Titel: Tog

Sendt: 16-10-2022 14:50

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Til rette vedkommende

Hvis en løsning bliver at mindske togtrafikken mellem Silkeborg -til Århus via Ry, hvor jeg bor, vil jeg forvente, at det får store konsekvenser for de lokales brug af togstrækning, det i forvejen er fattig på afgang. Jo færre afgang, jo mindre attraktivt er det at bruge toget som primær transportmiddel. Det vil samtidig være med til at gøre byerne mindre attraktive at bo i og flytte til for de, der ikke ønsker at være afhængige af privatbilisme. Jeg ville ikke have bosat mig her, hvis togdriften bliver værre end pt (i forvejen begrænset).

Jeg håber på en fornuftig løsning, der ikke kommer til at begrænse toge til og fra Ry.

Mvh

[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Tog høring

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861296

Dato: 16 10-2022 14:48:40

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Tog høring.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)

138B

Fra: [REDACTED]

Titel: Tog høring

Sendt: 16-10-2022 14:48

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Det er bekymrende, at én ny linjeføring vil forringe en anden.

Vi, der bor på strækningen mellem Ry og Skanderborg kan ikke nøjes med et tog i timen på hverdage. Det vil gå ud over uddannelsessøgende, folk med job, familier der kun har råd til en bil og unge der bor i Ry. Det vil desuden forringe velfærden, fordi vi får længere (tid) til større byer med speciallæger og sygehuse, fritidstilbud og specialbutikker.

Formentlig vil huspriserne også falde pga. det ringe serviceniveau, og folk vil flytte herfra, fordi de ikke kan få hverdagen til at hænge sammen.

Det vil med garanti øge den individuelle biltrafik, hvilket er meget uhensigtsmæssigt, når vi skal løfte i flok for at nå klimamålene.

Med venlig hilsen

[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Togstation til galten

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861384

Dato: 28 09-2022 00:23:58

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Togstation til galten.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)

139B

Fra: [REDACTED]

Titel: Togstation til galten

Sendt: 27-09-2022 23:23

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Vi søger virkelig også en togstation til galten

Aktdetaljer

Akttitel: Trinbrædt i Harlev/ Framlev

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861351

Dato: 12 10-2022 10:37:20

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Trinbrædt i Harlev Framlev.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Trinbrædt i Harlev/ Framlev
Sendt: 12-10-2022 10:37

140B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Vedr. Den kommende jernbane vil det være meget ønskeligt, at der kommer et trinbræt i Harlev/Framlev, da dette område er et af de store vækstområder i Østjylland/ Aarhus området.
(Man er igang med projekter som Multihal i Harlev og svømmehal i Galten/Klank)

Bliver den ikke lavet som en dobbeltsporet jernbane, afskærer man sig for i fremtiden at øge antal afgang mm. Dvs. man tager ikke højde for fremtidig udvikling.

Ved at lave Motorvejen til Herning, har man jo allerede vedtaget at hele strækningen er et vækstområde, hvorfor det ville være naturligt at fastholde den èngang vedtagne beslutning, og derfor fastholde tanken om en dobbeltsporet strækning.

Med venlig hilsen

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Trinbræt i Låsby ved etablering af ny jernbane

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861386

Dato: 27 09-2022 10:13:00

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Trinbræt i Låsby ved etablering af ny jernbane.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)

141B

Fra: [REDACTED]

Titel: Trinbræt i Låsby ved etablering af ny jernbane

Sendt: 27-09-2022 10:12

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Hej,

Jeg stiller mig undrende over at man snakker om at Låsby skal være en centerby man vil gøre mere attraktiv og skal udbygge hvis man har tænkt dig at den blot skal fungere som et sted, hvor andre med dyrere og mere attraktive boliger kan suse direkte forbi med toget? Dette vil hverken fremme Låsby, dets vækst eller klimaet. Ingen kan være interesserede i at Låsby skal ligge jord til en togbane som kun kommer andre til gode uden at der etableres et trinbræt her. Enten må den stoppe her og ellers må den køre udenom.

Der må kunne tænkes mere kreativt. Kan man evt lave en indsamling så nogle af pengene samles fra borgerne selv. Kan man evt tænke sig at man laver noget kreativt så man binder folk op på at bruge toget i en vis periode eller giver rabat mod de bruger det. Det må kunne tænkes bedre.

Indkald evt til brainstorming i Låsby hallen eller forsamlingshuset. Jeg er sikker på det kun kan blive mere positivt end det der er udsigt til nu.

De bedste ønsker,

[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Vedr. høringssvar vedr. ny jernbane ml. Aarhus og Silkeborg

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861309

Dato: 16 10-2022 08:58:12

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Vedr. høringssvar vedr. ny jernbane ml. Aarhus og Silkeborg.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Vedr. hørings svar vedr. ny jernbane ml. Aarhus og Silkeborg
Sendt: 16-10-2022 08:58

142B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Hørings svar.

Galten by – som det største bycenter – mellem Aarhus og Silkeborg bør naturligt prioriteres og have 1. prioritet til en station på strækningen.

Stationen bør anlægges ved en tracé, så der bliver en god forbindelse til og sammenhæng med Galten Midtby og øvrig kollektiv trafik, d. v. s. så tæt på Galten midtby som muligt.

Skanderborg Kommune ejer et stort areal lige syd for hovedvejen A-15 ml. Aarhus og Silkeborg, der umiddelbart kan anvendes til stationsområde-stationscenter, der vil have en attraktiv beliggenhed og dermed også interessant for private aktører, f.eks. supermarkedskæder m.v.

Der bør etableres et tæt samarbejde med Skanderborg Kommune med henblik på realisering af et stationscenter, der vil gavne området og skabe grobund for en væsentlig befolkningsvækst i de kommende år.

I nærområdet er også større erhvervs virksomheder som AVK og Skovby Møbelfabrik, der vil have gavn af en bedre kollektiv trafik til og fra området.

Med venlig hilsen

[REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: Vedrørende høringssvar om ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861313

Dato: 15 10-2022 22:10:46

Type: Indgående

Dokumenter: [1] Vedrørende høringssvar om ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: Vedrørende hørings svar om ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg
Sendt: 15-10-2022 22:10

143B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Af de tre nævnte linjeføringer kan jeg kun støtte C1 langs motorvejen og Nordskovvejen.

Mvh. [REDACTED]

Aktdetaljer

Akttitel: aarhus-silkeborg@bane.dk

Aktnummer:

Sagsnummer:

Akt ID: 2861362

Dato: 10 10-2022 12:35:58

Type: Indgående

Dokumenter: [1] aarhus-silkeborg@bane.dk.eml

Til: aarhus-silkeborg@bane.dk (aarhus-silkeborg@bane.dk)
Fra: [REDACTED]
Titel: aarhus-silkeborg@bane.dk
Sendt: 10-10-2022 12:35

144B

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Det vil genere meget kraftigt hvis der bliver dobbelt drift på eksisterende banenet.
Der vil blive lange trafik køer på begge sider af af bom anlægget ved juelsøvej og borgedalsvej.
Det er meget bedre at flytte det nye anlæg ,så det løber parallelt med motorvejen .