

Høringsnotat - ny bane på tværs af Vejle Fjord

VVM-undersøgelse – afsluttende høring

Dato 24. april 2017
Sagsbehandler Rasmus Larsen
Dokument 17/03119-8



Indhold

Indledning	3
Hørings svar og Vejdirektoratets bemærkninger	4
Modstand mod etablering	4
Påvirkning af miljø og landskab efter ibrugtagning (driftsfasen).....	4
Rekreative værdier og friluftsliv	6
Fredninger.....	8
Støj.....	9
Gener i anlægsperioden	11
Lokale veje.....	12
Samfundsøkonomi og rejsetid	13
Anlægsøkonomi	14
Forslag til andre linjeføringer	14
Andre bemærkninger i hørings svar	15

Indledning

I forbindelse med aftale mellem daværende regering (S, SF og RV), Dansk Folkeparti og Enhedslisten om "En moderne jernbane – Udmøntning af Togfonden DK" af 14. januar 2014 samt aftale mellem regeringen (S og RV), Dansk Folkeparti, Enhedslisten og SF om fremrykning af investeringer m.v. i Togfonden DK, blev det besluttet at igangsætte en VVM-undersøgelse af en ny jernbane over Vejle Fjord.

Vejdirektoratet har i perioden fra efteråret 2014 til efteråret 2016 gennemført en VVM-undersøgelse for en ny højhastighedsjernbane på tværs af Vejle Fjord. VVM-processen blev indledt med en offentlig høring i 2014 og der blev i den forbindelse afholdt et borgermøde. Formålet med den indledende høring var at orientere om projektet og indhente synspunkter og forslag, som efterfølgende er indgået i grundlaget for den videre VVM-undersøgelse. Efter den første offentlige høring valgte Vejdirektoratet også at medtage vurderinger af en tunnel-løsning i VVM-undersøgelsen.

En projektgruppe under ledelse af Vejdirektoratet har herefter skitseprojekteret fire løsningsforslag og vurderet de afledte konsekvenser heraf i forhold til natur, miljø, arealforhold, anlægsøkonomi mm. VVM-processen blev afsluttet med endnu en offentlig høring, og der har været afholdt borgermøder i Brejning og Daugård i januar 2017.

Fristen for indgivelse af høringssvar udløb d. 8. februar 2017 og nærværende notat er en opsamling af de indkomne høringssvar samt Vejdirektoratets bemærkninger til svarene.

Vejdirektoratet har modtaget 62 høringssvar i alt (2 høringssvar var indkommet 2 gange): tre høringssvar fra myndigheder, herunder Vejle og Hedensted kommuner. 19 høringssvar fra interesseorganisationer, grundejerforeninger, lokalråd mv. Høringssvar fra grundejerforeninger, fritidsforeninger og lokalråd er på vegne flere borgere, bl.a. for 84 sommerhusejere og underskrifter fra 43 borgere. Der er endvidere modtaget 40 individuelle høringssvar fra private borgere.

Alle høringssvar er vedlagt som bilag til dette høringssvar. I høringssvarenes bemærkninger behandlet emnemæssigt. I høringssvaret er også medtaget spørgsmål som fremkom under de to borgermøder i Brejning og Daugård. Sidst i notatet findes en skematisk oversigt over de emner, der behandles i hvert af de 62 høringssvar.

VVM-redegørelsen med baggrundsrapporter og høringssvaret fra den indledende offentlige høring kan findes på projektets hjemmeside: vejdirektoratet.dk/vejleford.

Høringssvar og Vejdirektoratets bemærkninger

I de følgende afsnit er de enkelte høringssvar sammenfattet i emneområder med Vejdirektoratets bemærkninger i tilknytning hertil.

Modstand mod etablering

Stort set alle høringssvar gør, implicit eller eksplicit, indsigelse mod at etablere en ny baneforbindelse på tværs af Vejle Fjord.

I et enkelt høringssvar ønskes etablering af en cykelsti.

Etablering af tunnel såfremt der skal vælges en løsning

I ca. en tredjedel af høringssvarene bemærkes, at såfremt der skal etableres en ny bane på tværs af Vejle Fjord skal det være med etablering af en tunnel. I nogle høringssvar bemærkes endvidere, at muligheden for at godstog kan benytte en tunnel bør undersøges nærmere.

Vejdirektoratets bemærkninger

Synspunkterne er noteret.

Påvirkning af miljø og landskab efter ibrugtagning (driftsfasen)

I mange høringssvar udtrykkes bekymring for påvirkningen af det værdifulde landskab ved Vejle Fjord og andre påvirkninger af naturværdier og miljø. Flere beskriver, hvordan deres oplevelser af landskabet og naturen vil blive forringet ved etablering af en ny baneforbindelse, og at området har stor naturværdi.

Det bemærkes af flere, at den sparede rejsetid ikke vil opveje de påvirkninger som landskabet og naturen udsættes for ved etablering af en baneforbindelse, se også svar under *Samfundsøkonomi og rejsetid*. Nogle steder anføres, at de foreslåede afværgeforanstaltninger ikke vil kunne afværge påvirkningerne.

Det anføres endvidere, at bro-forslagene vil påvirke Natura 2000-områder, som er internationalt beskyttede. Det bemærkes endvidere, at EU-lovgivningen vedr. Natura 2000-områder er restriktiv og at projekter i områder beskyttet under EU-direktivet kun kan etableres, hvis det er bydende nødvendigt i henhold til væsentlige samfundsinteresser og at der skal vælges det mindst skadelige alternativ i forhold til udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områder.

Den marine påvirkning af Vejle Fjord, samt skyggevirksomheder fra bro-forslagene er også nævnt i flere høringssvar.

I nogle høringssvar nævnes, at fugleliv og vandløb også vil blive påvirket. I et enkelt høringssvar nævnes at området omkring Ulbæk Skov har flere sjældne dyrearter som påvirkes.

Vejle Kommune har en række tekniske bemærkninger til bl.a. vand og natur, som beskrevet i VVM-redegørelsen og miljøvurderingen. Det bemærkes, at der ikke er andre rørlagte vandløb i området, som er beskrevet under afværgeforanstaltninger. Det bemærkes, at der er flere aktive vandboringer og brønde end de oplyste data. Det bemærkes, at den foreslåede løsning til fangruser til havørreder og ål som etableres midlertidigt ved anlæg af tunnelforslaget, ikke er tilstrækkelig. Vejle Kommune

bemærker, at yngleperioden for hvepsevåge er 15. maj til 15. august, hvor det i VVM-redegørelsen fremgår at perioden er frem til 15. juli.

Vejdirektoratets bemærkninger

Der er i VVM-undersøgelsen foretaget grundige vurderinger og analyser af linjeforslagenes påvirkninger på landskab og miljø. Der er foretaget kortlægninger og feltundersøgelser af naturforhold og dyrearter i en bred korridor omkring linjeforslagene. Der er også gennemført en landskabsanalyse, hvor områdets karakteristika og placeringer af linjeforslag er vurderet. Disse vurderinger indgår i den sammenfattende rapport kapitel 8 og i rapporterne om landskabsarkitektur

I forbindelse med VVM-undersøgelserne er forskellige miljøpåvirkninger, bl.a. for beskyttede dyrearter og vandløb, blevet identificeret. Hvis miljøpåvirkningerne er blevet vurderet at være væsentlige, er der givet forslag til afværgeforanstaltninger, som er nødvendige at indarbejde i projektet for at mindske påvirkningen. Der er undervejs i VVM-processen foretaget en række miljøoptimeringer, således at væsentlige konsekvenser for miljøet kan håndteres så tidligt som muligt. For naturforhold er der foreslået omfattende afværgeforanstaltninger for at undgå væsentlige påvirkninger.

I relation til Natura 2000-områder og bestemmelser i EU-direktivet blev tunnel-forslaget medtaget i undersøgelsen bl.a. for at afdække konsekvenserne af et alternativ udenfor Natura 2000-områderne. Som beskrevet i VVM-redegørelsen er indgrebet i Natura 2000-områdernes udpegningsgrundlag (Habitatnaturtyper og dyrearter) dog begrænset. Ved projektets udformning for de tre bro-forslag er der taget hensyn til placering i nærhed til habitatnaturtyper således at disse ikke bliver påvirket direkte af projektet. Ved placering af arbejdsarealer, arbejdsveje mv. er der på tilsvarende vis taget hensyn, således at der ikke sker indirekte påvirkninger.

Linjeforslag A, B og C vil ikke påvirke ynglelokaliteter for stor vandsalamander i Natura 2000-området. Projektet vil kunne påvirke artens muligheder for at spredes mellem yngle- og levesteder i og uden for Natura 2000-området idet linjeføringerne vil udgøre en ny barriere i området. I projektet indarbejdes derfor afværgeforanstaltninger i og uden for Natura 2000-området i form af mange nye ynglevandhuller og levende hegn.

Projektet vil ikke påvirke hvepsevåges muligheder for at yngle indenfor Natura 2000-områdets grænser på hverken kort eller lang sigt. Yngleområdet ligger i tilstrækkelig afstand fra linjeforslagene til at støj ikke vil påvirke arten i Natura 2000-området, hverken i anlægsfasen eller driftsfasen. Der skal i anlægsperioden tages særlige hensyn i bestemte perioder for at undgå påvirkning af hvepsevågens muligheder for at yngle eller søge føde uden for Natura 2000-områderne.

For hvepsevåge og særlige hensyn i yngleperioden er perioden 15. maj-15. juli fagligt begrundet med baggrund i rapporten "Kriterier for gunstig bevaringsstatus, Naturtyper og arter omfattet af EF-habitatdirektivet & fugle omfattet af EF- fuglebeskyttelsesdirektivet, Faglig rapport fra DMU, nr. 457". Her står om levestedets uforstyrrelse, at yngleområdet skal være uforstyrret for menneskelig aktivitet: "Reden og et område med en vurderet radius på 200 m skal være uforstyrret i perioden 15. maj-15. juli." Da dette er den nationale anbefaling for at sikre gunstig bevaringsstatus, er denne periode valgt at angive som periode, hvor stærkt støjende aktiviteter ikke må udføres.

For rørlagte vandløb bemærkes, at der er nogle tidligere (historiske) vandløb som formodentlig er lagt som dræn under markerne, og det er dem, der er tænkt på med forslag om at åbne andre rørlagte strækninger. De er ikke registrerede som rørlagte vandløb. Disse "vandløb" skal anvendes også til

afvanding af banen (linjeforslag A og B og delvis C og D). Ved møde med kommunerne blev det drøftet at etablere nye vandløb, som måske ikke er permanent vandførende, for at opnå øget nedsivning og at udledningen kan ske mere diffust. Alternativt findes der i lidt større afstand private rørlagte vandløb. Der formodes, at findes flere rørlagte strækninger lidt længere væk og det skal analyseres videre i en evt. senere detailfase.

For vandboringer og brønde, er der i forbindelse med udarbejdelse af kortlægningsrapporten og miljøvurderings-rapporten for emnet grundvand, indhentet de nyeste tilgængelige data om drikkevandsinteresser, indvindingsoplande, vandværker og kildepladser fra både Vejle og Hedensted Kommuner. Derudover er der indhentet de tilgængelige registrerede data. Som Vejle Kommune angiver, er den præcise placering og specifikke oplysninger om disse boringer/enkeltvandværker ikke umiddelbar tilgængelig. Det vil først være i en eventuel senere anlægsfase, hvor der er taget beslutning om valg af linjeforslag, at der bliver foretaget en mere detaljeret undersøgelse af hvor private boringer ligger.

Vedrørende fangstruser, vil der i forbindelse med anlægsfasen blive udarbejdet en detaljeret dagsplan for processen med kontrol af ruser. Planen skal sikre at pasning af ruserne tilrettelægges således, at havørred og ål kan overleve opholdet i fangstruser. Det er vurderet, at det er muligt at gennemføre en sådan plan.

Det er samlet vurderet i VVM-redegørelsen, at alle 4 linjeforslag kan etableres uden skade på Natura 2000 områdernes integritet eller det undersøgte områdes økologiske funktionalitet for bilag IV-arter.

For de marine forhold i Vejle Fjord er det vurderet, at bl.a. vandgennemstrømning, sedimentspredning og vandkvalitet kun påvirkes i mindre grad eller slet ikke påvirkes. For linjeforslag A kan der være påvirkninger af især pyntens udformning på Holster Hage. Det er foreslået at der skal gennemføres nærmere analyser for at afklare evt. afværgeforanstaltninger, såfremt linjeforslag A vælges.

Vejdirektoratet har i rapport 517 "Landskabsarkitektur og bygværker på land" beskrevet den påvirkning, som en bro vil give i området, herunder den visuelle påvirkning.

Det fremgår af VVM-redegørelsen, at alle vil linjeforslag medføre en væsentlig påvirkning af landskabet i det undersøgte område. Dog vurderes linjeforslag D (tunnel), at have den mindst mulige landskabelige påvirkning, da jernbanen føres under Vejle Fjord i en tunnel.

Rekreative værdier og friluftsliv

I ca. en tredjedel af høringssvarene udtrykkes bekymring for påvirkningen af de rekreative værdier og friluftsliv ved Vejle Fjord. Flere udtrykker bekymring for, at de oplevelsesværdier som området har, vil blive påvirket og ødelagt af projektet, samt at de rekreative værdier bør vægtes højere i vurderingerne.

Det beskrives, hvordan området benyttes til friluftsliv – både på land og i fjorden. Der gives udtryk for, at området er værdifuldt for naturelskere og benyttes til mange slags formål.

Vejle Fjord Camping udtrykker bekymring for, at brugere af campingpladsen ikke længere vil finde den attraktivt med en bro tæt ved.

Vejle Kommune bemærker:

1) at rapporten bør indeholde en samlet konklusion af de tre vurderingskategorier (Adgangsforhold og arealinddragelse; Rekreative aktiviteter; Oplevelsesværdier). Her bør kategorien 'Oplevelsesværdi-

er' vægtes højere end de øvrige kategorier. Selvom en adgangsmulighed eller et rekreativt støttepunkt fortsat er fuldt tilgængeligt, vil det samlede rekreative potentiale være væsentligt påvirket, hvis oplevelsen er ødelagt. Ligeledes vil eksempelvis lystfiskeri påvirkes ubetydeligt, men hvis oplevelsen ved at fiske i et smukt landskab er forstyrret, så vil selve oplevelsen af fiskeriet også være påvirket. Med andre ord er oplevelsesværdien en tungere vægtet parameter end adgangsforhold og rekreative aktiviteter.

2) Umiddelbart vurderes det, at rapportens estimat af påvirkningsgrad er en tand for positiv således, at hvor der er vurderet moderat påvirkning, bør det rykkes til væsentlig påvirkning.

3) Endvidere bør det bemærkes, at der kører mere end ét tog i timen – bl.a. godstog.

Vejdirektoratets bemærkninger

Alle tre bro-forslag berører større områder udlagt som friluftsområder og værdifulde landskaber i Vejle og Hedensted kommuner. De gældende regler for færdsel og friluftaktiviteter ændres ikke som følge af projektet.

Der er i VVM-undersøgelsen gennemført en kortlægning af friluftslivet og der er gennemført en kortlægning af oplevelsesværdier, svarende til en lignende kortlægning gennemført af Vejle Kommune. Vurderingerne har taget udgangspunkt i projektets påvirkninger af de rekreative muligheder og potentialer.

Som Vejdirektoratet også har beskrevet i VVM-redegørelsen vil der være påvirkninger af de oplevelsesværdier som er tilknyttet til området.

De rekreative adgangsforhold på både nord- og sydsiden af fjorden opretholdes, idet de rekreative veje og stier bevares eller omlægges, og der derved sikres adgang på tværs af den nye banestrækning samt ned til fjorden. Adgangen langs kysten opretholdes for alle tre broforslag, og bliver ikke påvirket ved tunnel-forslaget. Mulighederne for at komme til området, parkere, foretage rundture og gøre ophold vil dermed ikke blive ændret. Mulighederne for rekreative aktiviteter på fjorden vurderes ikke at blive ændret. Hvis der etableres cykelsti på en ny bro, vil det åbne op for en ny rekreativ færdsel, herunder rundtur omkring fjorden, hvilket er en positiv påvirkning.

Til Vejle Kommunes høringssvar bemærkes:

Vejdirektoratet har ikke i tidligere gennemførte VVM-analyser vægtet de friluftsmæssige interesser så systematisk som i denne undersøgelse. Netop fordi området er vurderet så værdifuldt, er det prioriteret at kortlægge på et mere detaljeret niveau. Dette er blevet underbygget ved, at foretage en rimelig konservativ vurdering.

Ad 1) En samlet vurdering/konklusion af de tre vurderingskategorier (Adgangsforhold og arealinddragelse; Rekreative aktiviteter; Oplevelsesværdier) er bevidst ikke foretaget. Det er ud fra den betragtning, at den detaljerede vurdering af de tre meget forskellige forhold og problemstillinger rent fagligt ikke umiddelbart kan vægtes op mod hinanden. Det er derfor prioriteret at holde de faglige vurderinger opdelt.

Ad 2) Det fremgår af miljørapporten, at påvirkningsgraden samlet set vurderes ubetydelig ift. adgangsforhold og arealinddragelse samt rekreative aktiviteter. I forhold til oplevelsesværdier er der generelt vurderet at være mindre påvirkninger som følge af støj og moderat til væsentlig påvirkning ift. visuelle

forhold (miljøvurderingsrapport del 1, kap. 10). Det er vurderet, at langs kysterne og i det helt kystnære landskab vurderes den visuelle påvirkning at være væsentlig. Længere fra kysterne vurderes påvirkningen at være mindre til moderat. Det fremgår af miljøvurderingsrapport del 2 tabel 35.2 (s. 412) at der samlet vurderes, at være væsentlig påvirkning af oplevelsesværdier knyttet til uforstyrrede landskaber og naturområder (visuel forstyrrelse). Det fremgår også af den sammenfattende rapport kap. 9, s. 110, at det især er udsigter samt områder med 'naturrigdom og landskabsformer', der påvirkes væsentligt.

Vurderingen af moderat påvirkning længere fra kysterne fastholdes, idet de oplevelsesmæssige værdier generelt er mindre her end i det kystnære landskab.

Ad 3) Det er i vurderingen medtaget, at der kører ca. 4 godstog i døgnet i hver retning, på baggrund af Banedanmarks trafikale forudsætninger. Heraf omkring halvdelen i aften/nattetimerne, hvor de rekreative aktiviteter vurderes at være begrænsede. Det er også medtaget at de rekreative værdier i Munkelbjergskovene vil kunne opleve mindre støj fra godstog når disse kører via broen over Vejle Fjord.

Fredninger

I flere høringssvar bemærkes, at de tre bro-forslag berører fredninger i området. Det beskrives at fredningerne i området netop er udlagt for at beskytte området og at det er uforståeligt, at der kan placeres en jernbane i de udlagte fredninger.

Vejdirektoratets bemærkninger

De tre bro-linjerforslag krydser tværs igennem Daugård Strand fredningen på nordsiden af Vejle Fjord, mens linjerforslag A tillige berører Holtser Hage, der er en del af den samlede fredning for Holtser Hage, Vigen Skov og Andkær Vig samt fredningen Sellerup Park, begge beliggende på sydsiden af Vejle Fjord. Tunnel-forslaget berører ikke fredninger.

Fredningsbestemmelsens primære formål ved Daugård Strand er at bevare de eksisterende forhold, herunder at sikre udsigterne over fjorden og offentlighedens adgang via et net af stier. Det vurderes at projektet strider imod fredningens formål, og at der er tale om en videregående afvigelse fra fredningen.

Linjerforslag A krydser igennem fredningen Sellerup Parks østlige del, hvor der også anlægges en ny vej tværs igennem fredningen frem til den offentlige parkeringsplads som erstatning for den eksisterende. Der vil være begrænset offentlig adgang i anlægsfasen indenfor de arealer, hvor selve anlægsaktiviteterne foregår, men efter anlægsfasen vil offentlighedens adgang indenfor fredningen være uændret. Da fredningen forbyder bebyggelse, vurderes projektet overordnet at stride imod fredningens formål, og at der er tale om en videregående afvigelse fra fredningen.

Da jernbaneforbindelsen planlægges vedtaget ved en anlægslov, hvor en fredning må "vige", skal det i anlægsloven samt i bemærkningerne til denne fremgå, at jernbaneanlægget fortrænger fredningen for så vidt angår de arealer, der inddrages i forbindelse med vedtagelsen af denne, samt at midlertidigt erhvervede arealer reetableres i overensstemmelse med fredningens formål.

Linjerforslag A forløber tæt ved fredningen Holtser Hage. I den sydligste del af fredningen inddrages midlertidige arealer til arbejdsareal og adgangsvej i forbindelse med anlægsarbejderne til broanlægget. Anlægsarbejderne vurderes at kunne forstyrre de rekreative kvaliteter fredningen er udpeget for at beskytte. Det vurderes ikke, at jernbaneanlægget vil stride imod fredningens formål, da arealerne re-

tableres i overensstemmelse med fredningens formål efter endt anlægsarbejder. Projektet skal forelægges Fredningsnævnet med henblik på godkendelse og meddelelse af dispensation i henhold til naturbeskyttelsesloven.

Støj

I ca. en fjerdedel af høringssvarene udtrykkes bekymring for de støjmæssige gener og specielt i relation til oplevelsesværdierne og den eksisterende stilhed i området. Det nævnes desuden, at støjreduktionen omkring den eksisterende bane ved Vejle ikke bør være argument for etablering af en bro eller som argument for ikke at etablere en tunnel.

I andre høringssvar stilles spørgsmål til støjbelastningen fra skibe som kommer tættere på den nordlige kyststrækning.

I et høringssvar, som også blev fremført ved borgermødet i Daugård, spørges til det trafikale grundlag for godstrafik anvendt i støjberegningerne og det bemærkes at forudsætningerne for godstrafikken virker forkert, da noget fremtidig godstrafik fortsat skal gennem Vejle by og dermed ikke medtages som reduktion. Der henvises til, at forudsætninger bygger på, at Billundbanen vedtages og at godstrafik på banen ikke i fremtiden skal have adgang til bl.a. Vejle og Herning. Desuden nævnes, at den forudsatte øgede godstrafik også burde være støjberegnet på det øvrige eksisterende jernbanenet for at vise konsekvenserne, samt at støjberegningerne ikke bør ligge til grund for et valg mellem broforslag eller tunnel-forslag.

Vejle Kommune fremhæver, at der i VVM-rapportens kapitel 9 og notatet vedr. støj og vibrationer beskrives, at nogle kommuner, bl.a. Vejle Kommune, fastsætter grænseværdier for støj og vibrationer i forbindelse med bygge- og anlægsarbejder. Henvisningen til Vejle Kommunes hjemmeside vedr. grænseværdier for anlægsarbejde er ikke korrekt. Det er ikke vanlig praksis i Vejle Kommune at fastlægge egentlige støjgrænser.

Vejdirektoratets bemærkninger

Langs den nye jernbanestrækning mellem udfletningerne syd for Hedensted og nord for Brejning vil jernbaneforbindelsen på tværs af Vejle Fjord medføre støj i et område som hidtil ikke har været udsat for jernbanestøj. På denne strækning vil der ske en overskridelse af de vejledende støjgrænser for gennemsnitsstøj (Lden) fra jernbaner ved 2, 9 og 2 helårsboliger, som hidtil ikke har været støjbestede, for hhv. linjeforslag A, B og C. Det er således relativt få helårsboliger og ingen sommerhuse, der vil blive udsat for et støjniveau, der gør, at den vejledende grænseværdi for støj overskrides. Selvom støjgrænsen ikke overskrides, vil støjen fra tog kunne høres i området, og støjen vil kunne opleves som en markant stigning i forhold til den nuværende situation.

For tunnel-forslaget ligger der ingen boliger i områder, hvor støjniveauet kommer over de vejledende grænseværdier.

De mest støjende tog på strækningen Hedensted – Brejning vil være godstog. Passage af godstog vil således være bestemmende for maksimalstøjniveauet (Lmax) ved de enkelte boliger. I 0-alternativet vil det medføre 1458 boliger langs den eksisterende banestrækning, hvor grænseværdien på 85 dB for maksimalstøj (Lmax) er overskredet. Ved linjeføring A, B og C vil alle godstog føres via den nye jernbaneforbindelse på tværs af Vejle Fjord. Dermed reduceres maksimalstøjen fra jernbanen væsentligt i Vejle by.

Langs den nye jernbanestrækning mellem udfletningerne syd for Hedensted og nord for Brejning vil jernbaneforbindelsen på tværs af Vejle Fjord medføre en overskridelse af de vejledende støjgrænser for maksimalstøj fra jernbaner ved 0, 14 og 5 helårsboliger, for hhv. linjeføring A, B og C, som i den nuværende situation ikke udsættes for støj fra jernbanen. De fleste boliger, hvor maksimalstøj (L_{max}) overskrider grænseværdien ligger langs den eksisterende jernbane. For tunnel-løsningen vil støjbidraget fra godstog være uændret, da godstog fortsat kører gennem Vejle By.

På baggrund af støjberegningerne er der ikke fundet grundlag for etablering af nye støjskærme langs den nye banestrækning. Alle boliger, der på den nye banestrækning, støjbelastes med L_{den} over 64 dB og/eller L_{max} over 85 dB, vil blive tilbudt 100 % tilskud til facadeisolering.

Der er i VVM-undersøgelsen lavet en registrering af skibstrafikken i Vejle Fjord og i dagens situation krydser størstedelen af skibstrafikken undersøgelsesområdet midt i fjorden. Da gennemsejlingsfaget placeres tættere mod den nordlige kyst, vil skibstrafikken ved etablering af en bro komme tættere på kysten. I modsætning til skibe der ligger til kaj i havn, er skibe der sejler eller ligger på red, ikke underlagt miljøbeskyttelsesloven. Der findes ikke vejledende støjgrænser for skibstrafik i Danmark, ligesom der ikke findes metoder til vurdering af skibstrafikkens støjbelastning af landområder og over vand. Sejlads med skibe er derfor ikke omfattet af VVM-undersøgelsens støjvurderinger.

I 2028 er det i Banedanmarks trafikgrundlag forudsat, at godsmængden mod Århus stiger til 3,3 km godstog, svarende til 4 godstog i døgnet i hver retning, mens godspladsen i Vejle lukker og godstog mod Herning totalt bortfalder efter etablering af Billundbanen. De 3,3 km godstog mod Århus blev senere af Banedanmark nedkorrigeret til 2,2 km. Anledningen var, at der i omregningen til årsmiddeldøgn var benyttet en forkert faktor.

Stigningen i trafikken i retning mod Århus er baseret på et foreliggende driftsoplæg, som indeholder op til 4 godstog dagligt i hver retning. Der er tale om et maksimalscenarie. Der er indbygget en forudsætning om nyt dagligt togprodukt til Hirtshals og betydeligt forøget godskørsel både til Aalborg og Aarhus.

Godstrafikken mod Aarhus blev undervejs i VVM-undersøgelsen nedkorrigeret til 2,2 km. Denne korrektion kom sent i VVM-processen, og efter at støjberegningerne var blevet igangsat.

Dette forhold er medtaget i støjkortlægningsrapporten, og heri fremgår, at det kun har lille betydning for den samlede optælling af støjbelastede boliger, at godstrafikken gennem Vejle i 0-alternativet og i forslag D er forudsat til 3,3 km i forhold til det korrigerede trafikale grundlag på 2,2 km godstog i døgnet.

I VVM-undersøgelsen er vurderet de støjmæssige konsekvenser af en ny jernbaneforbindelse på tværs af Vejle Fjord i undersøgelsesområdet. De støjmæssige konsekvenser på det øvrige jernbanelinjen vil ikke være påvirket af hvorvidt en ny jernbane på tværs af Vejle Fjord etableres eller ej.

Valg af linjeforslag er en politisk beslutning. Vejdirektoratet udarbejder en indstilling, der indgår i grundlaget for den politiske beslutning. Til synspunktet om, at støjgenerne for henholdsvis bro kontra tunnel ikke bør være argument for valg af linjeforslag skal bemærkes, at Vejdirektoratets indstilling af linjeforslag beror på en samlet vurdering af de mange forskellige forhold og konsekvenser vurderet i VVM-undersøgelsen, herunder bl.a. natur- og miljøforhold, støj, rekreative værdier, gener for lokalbefolkningen og økonomi mv.

Til Vejle Kommunes høringssvar bemærkes, at støj og andre gener fra anlægsaktiviteterne vil blive afklaret i samarbejde med kommunerne inden anlægsperioden starter. Som beskrevet i Sammenfattende rapport og Støjnotat vil det blive nødvendigt med arbejde uden for normal arbejdstid, og dette vil blive reguleret i samarbejde med kommunerne.

I Sammenfattende rapport og Støjnotatet er støjen i anlægsfasen vurderet med udgangspunkt i en støjgrænse på 70 dB inden for normal arbejdstid og 40 dB på øvrige tidspunkter.

Gener i anlægsperioden

Der er i flere høringssvar fremkommet bemærkninger om flere forhold relateret til anlægsperioden af en ny jernbaneforbindelse. Det bemærkes bl.a., at der vil være støjgener undervejs i anlægsperioden på ca. 6,5 år, at flere arealer ikke vil være farbare, gener for friluftslivet i fjorden (ved bro-forslagene), samt bekymring for, at de midlertidige anlægsarbejder vil påvirke miljøet og ikke kunne genetableres. Der stilles spørgsmål til placering af betonværk i Munkebjergskoven.

Det bemærkes i flere høringssvar, at bro-forslagene vil have en større genevirkning i anlægsperioden, bl.a. på fjorden, i forhold til tunnel-forslaget.

Herudover udtrykkes bekymring for trafiksikkerheden på lokale veje, hvor bl.a. skolebørn færdes, undervejs i anlægsperioden, samt behov for bl.a. adgang for skolebusser. Der er konkret stillet spørgsmål til skoletrafikken til/fra Fælleshåbsskolen med trafik fra Brejning St. og Andkær/Sellerup, ved skoletrafik på Gl. Vejlevej og Juelsmindevej, og omkring Vejlefjordskolen på Ulbækvej og Korshøjvej.

På vegne af flere borgere udtrykkes i et høringssvar bekymring for den skitserede adgangsvej uden om Sellerup, som beskrives som en værdifuld og bevaringsværdi kulturhistorisk byformation, samt bl.a. omkringliggende stjerneformede og levende hegn.

Vejle Fjord Camping skriver, at adgangsforholdene i anlægsperioden vil gøre adgangen til Vejle Fjord Camping vanskelig.

Der spørges til om, adgangen via Fuglekærvej i anlægsperioden, kan placeres et andet sted.

Vejdirektoratets bemærkninger

Der er i VVM-undersøgelsen foretaget vurderinger af flere forskellige anlægsmetoder og påvirkninger i anlægsperioden. Et så stort anlægsprojekt vil have en række lokale påvirkninger undervejs i anlægsperioden og der er bl.a. i forbindelse med de miljømæssige konsekvensvurderinger foreslået en række afværgeforanstaltninger, som skal sikre en mindsket påvirkningsgrad. Det er vurderet, at anlægsarbejderne kan gennemføres uden varig skade på natur og miljø, men at der vil gå en årrække før de midlertidige arbejdsarealer er genetableret.

Der vil under anlægsperioden blive stillet særlige krav til bl.a. støjudbredelse, som skal afklares endeligt med kommunerne, i den forbindelse vil behov for perioder uden anlægsaktiviteter af hensyn til yngleperioder mv.

Det er korrekt, at fjorden vil blive påvirket som følge af bro-forslagene, men dog i en grad som vurderes uden varig skade for det marine miljø.

De foreslåede placeringer af midlertidige arbejdspladsarealer og adgangsveje er skitseret på et mere overordnet niveau, da de endelige placeringer først kan vurderes i en senere fase når et endeligt linjeforslag er besluttet og projektet detailprojekteres, samt entreprenørens valg af anlægsmetode er beskrevet. Der er således ikke i VVM-undersøgelsen foretaget i nærmere vurdering af disse placeringer, samt vurderinger af trafikikkerhed for bl.a. skoletrafik på enkelte lokale veje. Ligeledes vil adgange, bl.a. til Vejle Fjord Camping blive vurderet nøjere i en evt. senere fase.

Såfremt det besluttes at igangsætte etableringen af et linjeforslag, vil der blive foretaget nøje vurderinger af disse forhold og i samarbejde med kommunerne og øvrige relevante myndigheder.

Vejdirektoratet har noteret de indkomne høringssvar og bekymringer for bl.a. skoletrafikken og adgangsforhold og vil medtage dette i en evt. senere fase. Det skal bemærkes, at trafikikkerheden i forbindelse med anlægsarbejder er et vigtig område som vil blive vurderet nøje.

Det bemærkes, at der ikke er foreslået placering af betonværk i Munkebjergskoven og i øvrigt henvises til svar ovenfor.

Vedrørende adgangsvej uden om Sellerup er bemærkningerne noteret, og der vil i en evt. senere fase, som ovenfor nævnt, blive foretaget en nøjere vurdering af adgangsforhold således at påvirkningen minimeres mest muligt og med en evt. anden placering af adgangsforhold.

Fuglekærvej kan ikke flyttes længere mod syd på grund af beskyttet vandhul. En passage nordligere har været undersøgt og giver problemer med for stort længdefald på vejen. Den omtalte tunnel ved Fuglekærvej og Sellerupskovvej udskiftes med en ny og større tunnel, da sporgeometrien ændres på lokaliteten. Den nye tunnel etableres med en større fribredde end den eksisterende. Der vil, som for de øvrige forslag om adgangsveje i anlægsperioden, blive foretaget nøjere vurderinger i forbindelse med en senere detailprojekteringsfase.

Lokale veje

Udover bemærkninger om adgangsforhold i anlægsperioden som beskrevet ovenfor, er der i en række høringssvar stillet spørgsmål ved nogle af de i VVM-undersøgelsen foreslåede ændringer på lokale veje.

Fra Daugård Lokalråd bemærkes, at afskæringen af Gl. Vejlevej og forslag om ny tilslutning til Juelsmindevej fra Daugård Stationsby vil indebære nogle trafikikkerhedsmæssige problemer for både skoletrafik og generelt for beboerne i området.

På vegne af beboere på Skovvænget bemærkes, at der ved den foreslåede ændring af eksisterende tunnel ved Sellerupvej syd for Brejning St., vil være både støjmæssige og trafikikkerhedsmæssige problemer. Det beskrives at ændringen kan give en række problemer for de lokale beboere på bl.a. Skovvænget, samt for den skoletrafik der anvender den eksisterende forbindelse.

I et høringssvar nævnes, at nogle arealer som inddrages i anlægsperioden vil gøre tilgængeligheden i forbindelse med en landbrugsbedrift vanskeligere.

Vejdirektoratets bemærkninger

Generelt er ændringer på lokale veje skitseret på et mere overordnet niveau, da de endelige placeringer først kan vurderes i en senere fase, når det endelige linjeforslag er besluttet og projektet detailprojekteres.

Vejdirektoratet har noteret bemærkningerne og de vil indgå i en senere fase, hvor det vil sikres at både trafikikkerheden og lokale vejadgange placeres bedst muligt og i dialog med kommunerne.

Til bemærkningen om en evt. ny placering af tunnel under banen ved Sallerupvej skal nævnes, at dette forslag er skitseret for linjeforslag C, men kan være gældende for både linjeforslag A og C såfremt der vælges en udfletning i niveau syd for Brejning St.

Samfundsøkonomi og rejsetid

I flere høringssvar udtrykkes, at de samfundsøkonomiske beregninger viser, at projektet ikke er samfundsøkonomisk rentabelt. Der udtrykkes endvidere skepsis overfor det forudsatte passagergrundlag og rejsetidsbesparelse som bidrager til samfundsøkonomien i projektet.

Det fremhæves, at rejsetidsbesparelsen ikke står mål med bl.a. de miljømæssige og landskabsmæssige påvirkninger, og at rejsetidsbesparelsen kan opnås på andre måder.

I enkelte høringssvar stilles spørgsmål til den anvendte Landstrafikmodel, som menes tidligere at være udmeldt udskudt.

I en lang række høringssvar fremhæves, at både samfundsøkonomien og rejsetidsgevinsten tilsiger, at samfundet bør bruge pengene på andre investeringer, bl.a. tog til tiden, eksisterende banestrækninger og nye motorveje. Der foreslås også, at etablere et overhalingsspor nord og syd for fjorden, samt et nyt transportsystem i rør. Vejle og Hedensted kommuner skriver, at de generelt støtter investeringer i infrastruktur, men også mener at pengene bør investeres andre steder.

Vejdirektoratets bemærkninger

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har beregnet et interval for en tilnærmet intern rente for en ny bane på tværs af Vejle Fjord, baseret på den samlede interne rente for Togfonden opdelt på delprojekterne i timemodellen ud fra tidsgevinster og anlægsomkostninger. Den tilnærmede interne rente for hvert af delprojekterne er opgjort i et interval, hvor synergieffekterne af den fulde timemodel er medregnet i den høje ende af intervallet, mens den lave ende udtrykker projektets mindst mulige værdi.

På nuværende tidspunkt vurderes investeringer i infrastrukturanlæg som samfundsøkonomisk rentable når forretningen er 4 % eller derover. I nærværende projekt, hvor forretningen for de 4 linjeforslag ligger lige over eller lige under 4 % i forretning vurderes forslaget at være samfundsøkonomisk rentabelt, hvis nettonutidsværdien er positiv, trods en intern rente under 4 %. Det øvre interval for de fire linjeforslag har en positiv nettonutidsværdi, hvilket betyder, at forslagene er samfundsøkonomisk rentable ved anlæg af den fulde timemodel.

Landstrafikmodellen (LTM, version1.05) blev anvendt til beregninger forud for aftalen om Togfonden. Resultaterne er indeholdt i rapporten "Togfonden DK – højhastighed og elektrificering på den danske jernbane", september 2013. Det er heri beregnet for den samlede Togfonds projekter, at trafikken mellem timemodelbyerne forventes at stige med ca. 50 % fra 16,3 mio. rejser i 2010 til 24,4 mio. rejser i 2030. Der er usikkerheder forbundet med så komplekse modeller, men DTU Transports udviklingsar-

bejde med denne modelversion havde prioriteret netop de dele af modellen, som var af særlig betydning for pålideligheden af resultaterne for togtrafikken på landsplan. Det vurderedes, at den daværende modelversion var tilstrækkeligt udbygget til at kunne levere pålidelige resultater af de trafikale konsekvenser, hvis timemodellen bliver realiseret.

Hvorvidt projektet besluttes, afgøres i de videre politiske drøftelser.

Til forslagene om at anvende pengene til andre investeringer er synspunkterne noteret og vil indgå som argumenter i den samlede beslutningsproces. Etablering af overhalingsspor kan give ekstra kapacitet, men vil ikke give så store rejsetidsbesparelser som de undersøgte alternativer.

Anlægsøkonomi

Det anføres i enkelte høringssvar, at linjeforslagene er blevet dyrere end forudsat i forundersøgelsen og derfor ikke bør gennemføres. Desuden bemærkes, at sådanne projekter altid er underbudgetterede.

Vejdirektoratets bemærkninger

I forundersøgelsen af en ny baneforbindelse på tværs af Vejle Fjord var opgjort et anlægsoverslag på 4,3 mia. kr. for et bro-forslag. Med den gennemførte VVM-undersøgelse er anlægsoverslaget ca. 0,5 mia. kr. højere. Dette skyldes særligt udformningen af broens fundering (fundamenter og pælefundering) i den store mængde af blød bund, samt normkrav til sikring i forbindelse med skibsstød af bropiller. Dette forhold var ikke medtaget i det oprindelige anlægsoverslag, som var prissat ud fra oplysninger om den eksisterende Vejlefjordbro, hvor der er etableret en sejlrrende uden fare for skibsstød.

Der er gennemført anlægsøkonomiske beregninger i henhold til statens retningslinjer i "Ny Anlægsbudgettering", og der er på baggrund af de beregnede anlægsoverslag gennemført en økonomisk risikovurdering og en beregning af de samfundsøkonomiske effekter af linjeforslagene. De udarbejdede anlægsoverslag er blevet gransket og i relevant omfang revideret efter gennemgangen af anlægsoverslag.

Der er desuden gennemført en uvildig ekstern kvalitetssikring af bl.a. projektøkonomien, som ikke har givet anledning til at justere anlægsoverslagene.

Forslag til andre linjeføringer

I flere høringssvar foreslås andre linjeføringer som alternativ til en ny bane på tværs af Vejle Fjord. Bl.a. foreslås en ny forbindelse over Lillebælt til Børkop, placering af en ny bane langs med den eksisterende Vejlefjord motorvejsbro og videre ved E45 mod Horsens og en ny station syd for Brejning.

Vejle Kommune henviser til tidligere fremsendt materiale om andre muligheder for at skabe kapacitet og gennemføre timemodellen, uden etablering af en ny baneforbindelse på tværs af Vejle Fjord.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet modtog i forbindelse med den første offentlige høring i slutningen af 2014 en række lignende forslag til andre linjeføringer.

Kommissoriet for VVM-undersøgelsen af en ny banebro over Vejle Fjord, er vedtaget politisk med baggrund i den politiske aftale om Togfonden DK fra januar 2014. Forud for aftalen var udarbejdet en forundersøgelse "Togfonden DK – højhastighed og elektrificering på den danske jernbane", som Ba-

nedanmark og Trafikstyrelsen udsendte i september 2013, samt en række yderligere forundersøgelser. Her er en række alternativer på det samlede jernbanenet bl.a. mellem Odense og Aarhus vurderet. På denne baggrund blev forslaget om en ny bane på tværs af Vejle Fjord, sammen med de øvrige timemodelanlæg, indstillet til at være den løsning, som ville give den største rejsetidsbesparelse og forøge kapaciteten bedst i forhold til anlægsinvesteringerne og gennemførelsen af Timemodellen, dvs. de mest omkostningseffektive anlæg. Dette vil også være gældende i relation til Vejle Kommunes bemærkninger om andre muligheder.

Såfremt en ny bro over Vejle Fjord anlægges langs med motorvejsbroen, bliver det nødvendigt med betydelige nye baneanlæg både nord og syd for fjorden. Det skyldes særligt den betydelige terrænforskel, idet motorvejsbroen er i ca. 40 meters højde og dermed væsentligt højere end den eksisterende bane, men også at en bane til 250 km/t anlægges med store kurveradier. Der vil i givet fald blive tale om en helt ny bane fra Børkop, til Hedensted, evt. nord for Hedensted. Baneanlægget vil være ca. 20 km langt og delvist skulle anlægges igennem bebyggede områder. Et sådant projekt er ikke prissat, men må forventes at blive markant dyrere end den foreslåede linjeføring over Vejle Fjord. Der vil ikke kunne opnås de samme tidsgevinster med en linjeføring parallelt med den eksisterende motorvejsbro, idet strækningen vil være væsentligt længere, og anlægget vil ikke være den mest omkostningseffektive realisering af timemodellen.

Andre bemærkninger i hørings svar

Nedenfor er oplistet en række af de hørings svar, og Vejdirektoratets bemærkninger hertil, for en række emner, som ikke er behandlet ovenfor.

Sejlrende

I enkelte hørings svar stilles spørgsmål til etablering af sejlrende og manglende beskrivelse af denne, samt at en sejlrende ikke er medtaget i anlægsoverslaget.

Vejdirektoratets bemærkninger

Det er korrekt, at der ikke i VVM-undersøgelsen er beskrevet en sejlrende. Fjorden er tilstrækkelig dyb i undersøgelseskorrideren og den skitserede placering af de tre bro-forslag. Der er en eksisterende sejlrende længere inde i fjorden mod Vejle og under den eksisterende motorvejsbro. Placeringen af gennemsejlingsfaget på de tre bro-forslag, hvor skibene skal sejle under broforslagene, er placeret mod den nordlige kyststrækning. Dette skyldes terræforholdene og at gennemsejlingshøjden er forudsat til 40 m. Hvis en bro med 40 m i gennemsejlingshøjde skulle placeres længere mod syd end de skitserede løsninger, ville broens endestykker komme længere ind på land på sydsiden af fjorden og hermed være væsentligt dyrere. Der er således ikke skitseret en sejlrende eller udarbejdet anlægsoverslag for denne i VVM-undersøgelsen.

Ønsker cykelsti

I et enkelt hørings svar udtrykkes ønske om, at der etableres en cykelsti på broen.

Vejdirektoratets bemærkninger

Ønsket er noteret.

Påvirkning af huspriser

I flere hørings svar beskrives, at projektet og de enkelte løsningsforslag vil medføre lavere værdi for ejendomme og sommerhuse tæt på. Nogle ejendomme eksproprieres, men ejendomme, der ikke eksproprieres og ligger tæt på et linjeforslag, vil få en lavere værdi.

Der ønskes bl.a. oplysninger om hvilke kompensationer (af økonomisk art, red.) der foreligger i sådanne situationer.

Vejdirektoratets bemærkninger

Hvis en ejendom ikke er berørt af ekspropriationer, kan spørgsmålet først rejses for ekspropriationskommissionen efter anlæggets åbning.

Hvis en ejendom bliver påvirket af støj, nærhed og dominans, der ligger over den naboretlige tålegrænse, er der mulighed for at indbringe spørgsmålet for ekspropriationskommissionen indenfor for 1 år efter anlæggets åbning. Det er så op til Ekspropriationskommissionen at tage stilling til sagen, om sagen skal behandles og om der skal ydes erstatning, samt i hvilket omfang

Området er reguleret i lovgrundlaget §20 i lov om fremgangsmåde ved ekspropriationer vedrørende fast ejendom.

Ønske om politisk afklaring

I en række høringssvar udtrykkes ønske om en hurtig politisk afklaring således, at berørte borgere ved hvad der skal ske og ikke lever i uvished i længere tid end nødvendigt.

Vejdirektoratets bemærkninger

Synspunkterne er noteret.

Hastighed til 250 km/t og materiel hertil

I nogle enkelte høringssvar stilles spørgsmål ved om det er realistisk med en hastighed på 250 km/t, samt at der ikke er tog i Danmark der kan køre med den hastighed.

Vejdirektoratets bemærkninger

De enkelte linjeforslag er skitseret med en forudsætning om en hastighed på 250 km/t. Det er forudsætningen, at der kan køres op til 250 km/t på strækningen, men det er under forudsætning af, at bl.a. opgraderingsprojekterne på de tilstødende strækninger etableres.

Indkøb af togmateriel er ikke en del af undersøgelsen.

Valg af udfletningsanlæg

DSB har i høringssvar bemærket, at niveaufrie udfletningsanlæg ønskes, samt at linjeforslag A eller C er at foretrække af hensyn til trafikafviklingen og køreplaner, da de fletter sammen med eksisterende bane syd for Brejning. Desuden ønskes en højere hastighed i udfletningsanlæggene.

Vejdirektoratets bemærkninger

Der er i VVM-undersøgelsen foretaget trafikale vurderinger af de enkelte linjeforslag og udfletningsanlæg, samt i relation til andre projekter i Togfonden. Det er vurderet, at de enkelte skitseforslag til både linjeforslag og udfletningsanlæg kan etableres under hensyn til trafikafviklingen og fremtidige køreplaner.

De nye udfletningsanlæg er projekteret til 160 km/t i nord, som det eksisterende anlægs tracé i dag også tillader. Det har ikke været muligt at øge hastigheden på grund af den skarpe kurve ved Daugård der fører den eksisterende bane ind til Vejle. Sporgeometrien er her projekteret til grænsen. Hvis ha-

stigheden øges i denne kurve vil det kræve store ændringer af det eksisterende anlæg med sideflytninger af den eksisterende kurve og nyanlæg af banen ind mod Vejle. Det samme gør sig gældende for anlægget i syd.

Det bemærkes endvidere, at det ikke har været undersøgt, om linjeføringsforslag D kan kombineres med udfletningsalternativ 2 i nordenden, det vurderes dog at være muligt. Det er korrekt, at linjeføringsforslag D ikke kan kombineres med udfletningsalternativ 4 i sydenden.

Der er i analyserne vurderet, at beslutning om valg af udfletningsanlæg i niveau eller niveaufrie, skal foretages i sammenhæng med de øvrige ny-anlægsprojekter i Togfonden og af relevante parter.

Påvirkning af Vejlefjordkirken

Vejle Fjordkirken bemærker, at linjeforslagene er tættere på end de opgjorte 150 m, samt at projektet ikke tilgodeser kirkebyggelinjen i henhold til gældende lovgivning.

Vejdirektoratets bemærkninger

Det er korrekt, at Vejlefjordkirken er tættere på end de opgjorte 150 m i VVM-rapporten, hvor det mentes afstand til hovedbygningen på Vejlefjordskolen. Afstanden til andre bygninger på Vejlefjordskolen og herunder Vejlefjordkirken er henholdsvis ca. 60-85 m og 100-150 m for linjeforslag A og B.

Kirken ved Vejlefjordskolen er ikke angivet med en kirkebyggelinje på Danmarks Miljøportal i modsætning til øvrige kirker i området, og det har i VVM-redegørelsen derfor været forudsat, at kirken ikke var omfattet af § 19 i Naturbeskyttelsesloven.

Jf. § 19 er formålet med kirkebyggelinjen, at beskytte kirker, der ligger mere eller mindre åbent i landskabet, mod at der opføres bebyggelse, som virker skæmmende på kirkerne eller hindrer, at kirkerne er synlige i landskabet. Efter bestemmelsen er det inden for 300 meter fra en kirke forbudt at opføre bebyggelse, som er over 8,5 meter højt. Kommunalbestyrelsen kan dispensere fra kirkebyggelinjen, jf. naturbeskyttelseslovens § 65, stk. 2.

Linjeføring A og B ligger indenfor en afstand på 300 m til kirken og dermed indenfor kirkebyggelinjen. Påvirkningen af kirken som landskabeligt og kulturhistorisk monument i landskabet vurderes dog at være relativt begrænset, da kirken ikke har en højt placeret og synlig placering i landskabet, men ligger på skråningerne ned til fjorden delvis i ly af øvrige bygninger ved Vejlefjordskolen og skovbeplantning. Ved realisering af en af disse linjeføringer vil der dog blive indhentet en dispensation i henhold til § 65, stk. 2 i Naturbeskyttelsesloven.

Linjeføring C ligger i en større afstand end 300 m øst for kirken, og linjeføring D vil være underført i området forbi kirken.

Overskudsjord ved tunnel nord

Der udtrykkes i nogle høringssvar bekymring for den store mængde overskudsjord, som er foreslået placeret nord for fjorden ved Daugård i tunnel-løsningen.

Vejdirektoratets bemærkninger

Det er i VVM-redegørelsen beskrevet, at der skal placeres ca. 700.000 m³ overskudsjord fra tunnelboringen. Det er vurderet at tunnelboremaskinerne skal starte nord for fjorden ved Daugård, og hermed i det område hvor den opgravede jord, kaldet tunnelmuck, skal håndteres. Det er i anlægsoverslaget

forudsat, at overskudsjorden placeres lokalt og ikke bortskaffes på lastbiler til andre steder. En bortskaffelse af overskudsjorden til andre lokaliteter vil medføre meget omfangsrige og dyre transporter, som vil give en væsentlig gene i anlægsperioden.

Det er vurderet, at overskudsjorden kan placeres uden miljømæssige påvirkninger i området.

Det er korrekt, at der er tale om en stor mængde jord, som kan påvirke den landskabsmæssige oplevelse i området. Dette afhænger af hvordan jorden placeres. Såfremt tunnel-forslaget besluttet gennemført, vil vurderingen af overskudsjorden og placeringen heraf foretages i tæt dialog med Hedensted Kommune.

Trykbølge og turbulens på cykelsti

Der spørges i et enkelt høringssvar til turbulens og trykbølger som en sikkerhedsrisiko ved cykelsti på bro.

Vejdirektoratets bemærkninger

Der er i skitseforslaget for en cykelsti forudsat opsat skærme mod trykbølger fra passerende tog. Såfremt cykelstien tilvælges, foretages en nærmere vurdering af bl.a. højde på afskærmning og vurdering af turbulens i en senere detailprojekteringsfase.

Savner flere vurderinger

I et høringssvar nævnes, at der savnes en fremstilling, således at de enkelte linjeforslag kan sammenlignes, og der efterlyses placeringer af faunapassager på tværs af banen, samt naturstier og andre krydsningsmuligheder.

Vejdirektoratets bemærkninger

Den sammenfattende rapport er en beskrivelse og opstilling af de enkelte linjeforslag med beskrivelse af påvirkninger og konsekvenser. Der er i sagens natur mange hensyn og mange forskellige slags påvirkninger fra de enkelte linjeforslag. Det er ikke muligt at lave en samlet opgørelse, hvor alle konsekvenser opvejes mod hinanden, og den sammenfattende rapport er opbygget med beskrivelser af bl.a. forskellige påvirkninger indenfor flere emneområder.

Der er i VVM-redegørelsen opgjort behov for faunapassager, og der foreslås bl.a. etableret dalbroer på flere delstrækninger. De steder, hvor eksisterende stier berøres af projektet, er der foreslået nye placeringer. Generelt kan siges, at der for bro-forslagene stadig er mulighed for at krydse den nye banestrækning langs kysten og ved de eksisterende veje, hvor nogle enkelte omlægges. For tunnel-forslaget vil strækninger i terræn have de samme forudsætninger som for bro-forslagene.

Vibrationer

I nogle enkelte høringssvar spørges til rystelser og vibrationer, samt om den bløde bund i Vejle Fjord kan have indvirkning på dette.

Vejdirektoratets bemærkninger

Der er i forbindelse med VVM-undersøgelsen foretaget beregninger af vibrationer som følge af projektet. Der forventes ikke overskridelse af grænseværdien for mærkbare vibrationer uden for en minimumsafstand på 40 m til nærmeste spormidte. Der er ingen boliger indenfor en afstand af 40 m af den

nye banestrækning, og den vejledende grænseværdi for vibrationer forventes således overholdt langs den nye banestrækning.

I forbindelse med anlægsperioden kan der forekomme mærkbare vibrationer i forbindelse med nedramning af pæle og spuns. De forventes ikke at give bygningskader, men vil kunne medføre vibrationer over de anbefalede grænseværdier i kortere perioder. Der forventes ikke mærkbare vibrationer