



Høringsnotat

Supplerende VVM-høring

Ny bane til Billund

banedanmark



banedanmark Høringsnotat
 November 2018

Banedanmark
Anlægsudvikling
Amerika Plads 15
2100 København Ø

www.bane.dk

Høringsnotat

Indhold	Side
Læsevejledning og liste over indkomne høringssvar	5
Resume	6
Høringsnotat	10
Generelt	10
Jellingløsningerne	11
Overvågning	12
Trafikale forhold i Jelling	12
Nordlig Jellingløsning	13
Sydlig Jellingløsning	14
Åst/Mørup	14
Påvirkning på lokalområdet	15
Gadbjergløsningen	16
Eksisterende infrastruktur i Gadbjerg	16
Linjeføring	17
Alternative løsninger	17
Brintdreven bane	17
Busser	18
Billund Lufthavn	18
Anlægsomkostninger	19
Udlevering af anlægsoverslag	19
Fravalg af godstog	20
Ændrede gradienter	21
Trafikale forhold	21
Visuelle forhold	22
Støj	23
Forurening	24
Natur	24
Jordudsætning	25
Justeret Nordlig Jellingløsning	26
Broer erstattes af overkørsler	26
Overkørsler	26

Ændre overkørsler til vejbroer	27
Flere overkørsler	27
Køddannelse ifb. nye overkørsler	27
Dimensionering	28
Støj fra overkørsler	29
Visuelle forhold	29
Befolkning og menneskers sundhed	30
Elektrificering	30
Trafikken nordfra	31
Samfundsøkonomi	32
Jernbaneplanlægning	33
Natur	33
Landbrugsforhold	34
Information	35
Høringen 11. januar-11.marts	36
Andet	36
Høringssvar behandlet i tidligere høringsnotat	37

Bilag 1: Oversigt over høringssvar **39**

Læsevejledning og liste over indkomne hørings svar

Banedanmark har modtaget 73 hørings svar fra borgere, interesseorganisationer, foreninger, virksomheder, og kommuner. Hørings svarene gennemgås i det følgende efter emne. I nogle tilfælde optræder de samme afsendere af hørings svar flere gange eller med flere hørings svar, f.eks. i de tilfælde hvor en borger har skrevet både som enkeltperson og som talsmand for en forening eller gruppe af borgere. I de tilfælde har de enkelte afsendere af hørings svar fået flere numre på listen.

Navngivningen af afsendere af hørings svar følger denne metodik:

- B = Borger
- F = Forening/Interesseorganisation
- K = Kommune
- V = Virksomhed

I Bilag 1 findes en oversigt over de indkomne hørings svar.

Banedanmark har modtaget flere hørings svar fra de samme personer, den enkelte person kan derfor optræde med flere hørings svar.

Resume

Banedanmark har gennemført en supplerende VVM undersøgelse af projektet *Ny bane til Billund*. Dette materiale blev sendt i høring i perioden d. 17. september til d. 17. oktober 2018. Høringsperioden blev annonceret i alle de lokale medier og der blev sendt e-post til alle borgere, som bor inden for 300 meter af en af linjeføringerne.

Banedanmark har besluttet at gennemføre den supplerende VVM undersøgelse for at præsentere påvirkningerne ved 6 mulige justeringer i projektet, der kan ændre projektets påvirkning af omgivelserne. Nogle af justeringerne imødekommer ønsker fra den offentlige høring i vinteren 2018, mens andre justeringer vil billiggøre projektet.

De 6 justeringer skal ses som justeringer af de oprindelige 3 linjeføring i VVM'en fra januar 2018. Når der skal tages politisk stilling til projektet vil alle løsninger, (både fra den oprindelige VVM og den supplerende VVM), kunne indgå i det endelige projekt.

Høringsvarene der blev indsendt i forbindelse med VVM-høringen 11. januar til 11. marts, samt de høringssvar der blev indsendt i forbindelse med høringen 17. september til 17 oktober, vil alle blive afleveret til forligskredsen bag Togfonden i forbindelse med afleveringen af *Ny bane til Billund* til politisk behandling.

Indeværende høringssvar er begrænset til behandlingen af høringssvar modtaget i forbindelse med høringen af den supplerende VVM-redegørelse.

I selve høringssvarperioden har Banedanmark modtaget 73 høringssvar med forslag og kommentarer til projektet. Disse høringssvar er det, som ligger til grund for dette høringssvar.

Banedanmark har modtaget høringssvar enkeltvis fra borgere, som er organiseret i lokalråd eller borgerforeninger. Banedanmark har desuden modtaget høringssvar fra Vejle Kommune, og Billund Kommune.

Banedanmark har refereret høringssvarene og besvaret dem i emner.

Generelt

Størsteparten af de borgere, som har skrevet til Banedanmark er negativt stemt overfor projektet og ønsker det ikke gennemført.

15 Høringssvar mener ikke, at projektet medfører udvikling i regionen og finder at *Ny bane til Billund* har flere negative konsekvenser end positive. Projektets driftsunderskud samt den korte rejsetidsgevinst fremhæves ofte i denne forbindelse.

Billund Kommune har i deres hørings svar oplyst, at de foretrækker en løsning med kortest rejsetid i kombination med en nedgravet løsning ved Billund Lufthavn og en stationsløsning nord for Nordmarksvej.

Vejle kommune oplyser, at de foretrækker en Gadbjergløsning med stop i Gadbjerg i kombination med vejbroer på hhv. Tykhøjvej og Bredsten Landevej, samt etablering af yderligere to sikrede overkørsler på Nedvadvej og Gødsbølskovvej.

Jellingløsningerne

Banedanmark har modtaget 46 hørings svar, som er modstandere af Jellingløsningerne. Det fremhæves fælles for løsningerne, at banen vil ødelægge unikke landskaber, spolere landsbyer, udgøre en barriere og gøre området uattraktivt. Særligt for Sydlig Jellingløsning påpeges det af flere hørings svar at linjeføringen vil ødelægge Mørup og Åst, hvor 12 beboere bor indenfor 100 meter af banen.

Gadbjergløsningen

Banedanmark har modtaget 40 hørings svar, som foretrækker en Gadbjergløsning med et togstop i Gadbjerg. Mange borgere, som er modstandere af Sydlige linjeføring, er omvendt tilhængere af en Gadbjergløsning.

Yderligere fremhæves Gadbjergløsningen i 31 hørings svar, fordi den forurener mindre, anlægges på en kortere strækning med stejle hældninger, samt kan give byudvikling i Gadbjerg.

Der er også modtaget hørings svar, der udtrykker modstand mod Gadbjergløsningen.

Alternative løsninger

En række borgere har sendt forslag til helt nye linjeføringer. Fælles for disse forslag er, at Banedanmark enten allerede har screenet dem og afvist dem, eller at de er for dyre at bygge eller har en placering, hvor de ikke giver nogen trafikale fordele.

Anlægsomkostninger

Flere hørings svar har efterspurgt prisoversalg på projektjusteringerne, som foreslås i den supplerende VVM-redegørelse. Det påpeges i hørings svarene, at det tydeligt bærer præg af at være billiggørelser af projektet. I den forbindelse er 8 hørings svar utilfredse med, at anlægsoverslaget ikke er blevet udleveret i forbindelse med aktindsigtssager inden høringen sluttede. Banedanmark kan oplyse at behandlingen af aktindsigtssagerne er i gang, men grundet deres omfang og kompleksitet, er sagsbehandlingen fortsat i proces.

Fravalg af godstog

Banedanmark har modtaget 14 hørings svar, som ikke mener, at godstog bør fjernes fra projektet. Det fremhæves i flere af hørings svarene, at en bane

uden godstog ikke er fremtidssikret, samt at flere større lokale virksomheder kunne have gavn af godstog som alternativ transportmulighed.

Banedanmark har tidligere undersøgt muligheden for kørsel med godstog, som led i VVM-undersøgelsen for en ny bane til Billund. Godstog viste sig at fordyre projektet betydeligt, hvorfor det efter aftale med Transport, Bygnings og Boligministeriets departement samt forligskredsen bag Togfonden, er blevet besluttet, at projektets linjeføringer justeres således, at banen kun planlægges efter kørsel med persontog i henhold til det oprindelige kommissorie for VVM-undersøgelsen fra 2014.

Ændrede gradienter

I forbindelse med projektjusteringen hvor banens hældninger ændres, har 23 hørings svar fremhævet, at det vil medføre et anderledes støjbillede, samt øge emissionsmængden i driftsfasen, når toget skal køre på stejlere hældninger. Det er beregnet i projektet, at støjændringen ikke vil medføre at nogen boligenheder belastes over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier. Ændringen i emissionsmængden er i projektet vurderet ubetydelig.

En række hørings svar mener at banen anlægges på op til 11 meter høje dæmninger, som både ødelægger landskabet og gør at beboerne kan opleve at blive overvåget i deres egne hjem og haver. Banedanmark kan i den forbindelse oplyse, at banen ikke hæves 11 meter over terrænniveau, men hæves 11 meter fra banens tidligere placering. Banen kommer som et resultat heraf til at forløbe i terrænniveau i højere grad end tidligere, med op til 120 km/t. Banedanmark mener derved ikke, at der er mulighed for overvågning.

En række hørings svar mener også, at det på Gadbjergløsningen fortsat vil være muligt at køre godstog, da Gadbjergløsningen generelt går gennem et fladere terræn end Jellingløsningerne. Det er korrekt, at det er en kortere strækning end på Jellingløsningerne, hvor banen vil blive anlagt med stejlere hældninger, men strækningen hvor banen anlægges med stejle hældninger vil betyde, at godstog ikke kan køre på Gadbjergløsningen.

Nye overkørsler

Banedanmark har tilføjet et tilvalg om nye overkørsler for at reducere barrierepåvirkningen af baneanlægget. I forbindelse med overkørslen i Åst mener 17 hørings svar ikke, at den har en gavnlige effekt, fordi toget vil passere 96 gange i døgnet og lukke overkørslen. Banen forhindrer derved stadig beboernes færdsel.

Den præcise drift ligger ikke fast endnu, men Banedanmark forventer et driftsdøgn på 19 timer, hvilket giver et maksimalt antal tog på 76 tog pr. døgn. Bomlukningerne vil have en maksimal lukketid på 2 minutter.

Ved overkørslerne påpeger 4 hørings svar yderligere at støjen fra overkørsler kan være til stor gene, selvom det ikke overskrider en decibel-grænse. Banedanmark noterer sig bekymringen, men både lys og lyd er en fast del af anlægget af sikkerhedsmæssige hensyn.

Befolkning og menneskers sundhed

10 Høringssvar mener ikke, at påvirkningen på befolkning og menneskers sundhed er behandlet ordentlig. Redegørelsen fokuserer for meget på projektændringerne.

Banedanmark betragter påvirkningen på befolkning og menneskers sundhed beskrevet i den tidligere VVM-redegørelse samt det dertilhørende fagnotat, fordi projektændringerne ikke giver anledning til en væsentlig ændring i påvirkningsgraden.

Elektrificering

I forbindelse med en eventuel elektrificering er 11 høringssvar utilfredse med udsigten til elmaster på strækningen.

Det ligger uden for Banedanmarks mandat, at bygge et køreledningsanlæg på strækningen, men Banedanmark har taget en forberedelse til elektrificering med i VVM undersøgelsen, dvs. at broerne f.eks. er høje nok til en elektrificering.

Trafikken nordfra

Banedanmark har gennemført simuleringer af driften på Billundbanen/Vejle-Struer, som viser, at det bliver nødvendigt at afkoble tog mod Herning fra landsdelstrafikken for at opnå en robust trafikafvikling med en ny bane til Billund. Det opponerer 25 høringssvar mod og fremhæver, at passagerer fra nord kan spare op til 30 minutter via Gadbjerg til Billund Lufthavn. En række høringssvar mener, at det på baggrund heraf, kun giver mening at anlægge Gadbjerglinjen.

Den tidligere høring

Flere høringssvar har efterspurgt adgang til høringsnotatet fra den høring der sluttede 11. marts 2018.

Banedanmark kan oplyse, at alle høringssvar er blevet behandlet på tilsvarende måde som i indeværende høringsnotat og projektforslag er blevet screenet og indarbejdet i projektet, hvor det har været muligt indenfor de økonomiske, miljømæssige og tekniske rammer.

Høringsnotat

Generelt

4B tilslutter sig Nordlig Jellingløsning, fordi den er hurtigst, og påpeger at overkørslerne bør anlægges med bomme af sikkerhedsmæssige hensyn.

11B, 20B, 34B, 46B, 53B, 54B, 55B, 56B stiller spørgsmålstegn ved rejsetidsgevinsten og mener at det er en mærkelig prioritering at ødelægge et smukt område for at spare lidt rejsetid.

9B,10B,14B, 15B, 18B, 26B, 35B, 39B, 40B, 50B, 53B, 54B, 55B, 56B, 63B mener, at Billundbanen har flere negative konsekvenser end positive, og at projektet er spild af penge og ressourcer. Der bør investeres i allerede eksisterende infrastruktur.

50B, 63B fremhæver i den forbindelse driftsunderskuddet på Ny bane til Billund.

32B undres over at projektet planlægges gennemført blot for at spare et par minutter i forhold til eksisterende busforbindelser.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark kvitterer for modtagelsen af høringssvarene og videregiver dem til forligskredsen bag Togfonden, som skal træffe en beslutning om Ny bane til Billund. Banedanmark afleverer i den forbindelse beslutningsgrundlag i løbet af efteråret 2018. Det vil herefter være politikerne, som tager stilling til, om projektet skal gennemføres og hvilken linjeføring, der skal bygges.

12K, Billund Kommune, peger fortsat på løsningen med kortest rejsetid, i kombination med en nedgravet løsning ved Billund Lufthavn og en stationsløsning nord for Nordmarksvej.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark takker for Billund Kommunes hørings svar og noterer sig kommunens ønsker i forhold til linjeføring og stationsplacering og videregiver dem til forligskredsen bag Togfonden. Valg af stationsplacering ved lufthavnen, er noget politikerne vil tage stilling til.

57K, Vejle Kommune, oplyser at de foretrækker en Gadbjergløsning med stop i Gadbjerg i kombination med vejbroer på hhv. Tykhøjvej og Bredsten Landevej, samt etablering af yderligere to sikrede overkørsler på Nedvadvej og Gødsbølskovvej.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark takker for Vejle Kommunes høringssvar og noterer sig, at kommunen fortsat peger på Gadbjergløsningen. Ønskerne omkring tilvalg vil blive videregivet til forligskredsen bag Togfonden.

Jellingløsningerne

11B, 13B, 14B, 16B, 21B, 22B, 23B, 28B, 29B, 30B, 31B, 33B, 34B, 35B, 36B, 37B, 43B, 45B, 46B, 47B, 49B, 58B, 59B, 60B, 61F, 62B, 71B, 73B er imod projektet og særligt Jellingløsningerne, hvor det fremhæves at banen anlægges på høje dæmninger på op til 11meter. Flere har efterspurgt visualiseringer heraf. 9B,10B,15B, 17B, 19B, 20B, 21B, 27B, 29B 35B, 36B, 42B, 43B, 48B, 51B, 60B, 63B, 65B, 66B, 67F, 68F, 69F, 70B, 71B supplerer, at Jellingløsningerne vil ødelægge smuk natur og unikke istidslandskaber. Banen vil fortsat udgøre en barriere og skabe usikkerhed i byområderne. Flere flyttede netop til området grundet naturen.

Ifølge 43B vil de to Jellingløsninger isolere jernbanen til en ligegyldig forbindelsesmulighed, der i stedet skærer sig igennem et natursmukt og bevaringsværdigt landskab.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark anerkender, at baneanlægget i området Jelling-Billund på dele af strækningen vil fremtræde som et tydeligt infrastruktur anlæg i et naturskønt område. Ny bane til Billund er i den forbindelse, på dele af strækningen, vurderet til at medføre en væsentlig visuel påvirkning, grundet anlæggets udstrækning og volumen.

Banedanmark gør dog opmærksom på, at de hævnings som omtales i forbindelse med de ændrede hældninger, på hhv. Sydlig Jellingløsning, Nordlig Jellingløsning, samt Gadbjergløsningen og som fremhæves i høringssvarene, ikke er hævnings fra terrænniveauet. Hævningerne er fra banens tidligere projekterede niveau.

Det betyder blandt andet at den nævnte hævnings på 11 meter på Nordlig Jellingløsning, øst for Åstvej, ikke anlægges som en 11 meter høj dæmning i terrænet. Banen er på den pågældende strækning hævet fra tidligere at forløbe i en afgravning på cirka 11 meters dybde, til nu at forløbe i terrænniveau. Der anlægges derfor ikke ved den pågældende hældning et større dæmningsanlæg. Af samme årsag er det ikke visualiseret som det efterspørges.

Banedanmark gør endvidere opmærksom på, at banen stort set ligger i terrænniveau ved Åst, og at banen derved ikke vil ligge hævet over byen på store dæmninger. Ved Åst er der ikke foretaget ændringer i forhold til den tidligere VVM, udover at der er tilføjet et tilvalg om en ekstra overkørsel ved Åstbyvej.

Ved Mørup ligger banen i terrænniveau øst for Mørupvej, og i en større afgravning i bakken vest for Mørupvej. Selve Mørupvej hæves 2-3 meter, og lige vest for vejen vil banen ligge på en dæmning gennem den lille dal.

Overvågning

23B, 28B, 29B, 34B, 37B, 42B, 46B, 47B, 49B, 58B, 59B, 61F, 73B mener, at banen medfører, at man kan opleve at blive overvåget i egne haver og hjem af passagerer i et tog, man aldrig får nogen nytte eller gavn af.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark mener ikke at der som resultat af baneanlægget, er risiko for overvågning i egne hjem/haver. Banen vil i høj grad forløbe i niveau med terrænet og have en hastighed på 120 km/t. Ved en eventuel elektrificering vil beplantning skulle fjernes i et større omfang end ved etablering til dieseldrift, men grundet togets hastighed, vurderes en elektrificering heller ikke at give anledning til overvågning.

Trafikale forhold i Jelling

25B, 30B, 60B mener ikke, at de trafikale forhold i Jelling er afklaret, såfremt en af Jellingløsningerne vælges.

32B påpeger, at Jernbanevej og krydset med Fårupvej er et knudepunkt i Jelling By, og ifølge 32B vil ensretningen af Jernbanevej skabe dårligere trafikale forhold, dels grundet ensretningen, dels grundet de seks bomlukninger i timen. 38B påpeger ligeledes, at trafikafviklingen i Jelling er utilstrækkelig.

Banedanmarks kommentarer:

Projektet Ny Bane til Billund starter vest for Jelling by. Der er derfor i projektet ikke medtaget eventuelle ændringer af forholdene fra Vejle til Jelling. Der er dog, efter ønske fra Vejle kommune, medtaget et tilvalg, der omfatter etablering af lysregulering (vejsignaler) i forbindelse med overkørslen på Fårupvej. Det er ikke endeligt afklaret med Vejle Kommune, hvordan tilvalget skal udformes.

Det er endvidere ikke Banedanmarks opfattelse, på baggrund af gennemførte simuleringer, at de vejtrafikale problemer i forbindelse med overkørslen på Fårupvej er af en størrelse, der kan retfærdiggøre, at der etableres broløsninger eller nedgravning af jernbanen gennem Jelling. Dette gælder også i en eventuel fremtidig situation, hvor tre tog i timen pr. retning skal igennem Jelling.

De trafikale forhold i Jelling påvirkes lige meget hvilken linjeføring der vælges, da der uanset løsning, vil køre flere tog gennem overkørslen ved Fårupvej.

52B ønsker hastigheden reduceret i forbindelse med gennemkørsel af Jelling By. Herved reduceres støjgener betydeligt for de parceller, der ligger op til

baneterrænet. Endvidere ønsker 52B støjskærme opsat, hvor parceller ligger umiddelbart op til baneterrænet.

Banedanmarks kommentarer

Til at afgøre hvorvidt der udføres støjreducerende tiltag benyttes Miljøstyrelsens grænseværdier for hhv. den gennemsnitlige belastning på 64 dB og for maksimalniveauet ved en togpassage på 85 dB. Grundlaget for vurderingen er en beregningsmodel (Nord2000), der er opbygget ud fra en 3D model, for at tage hensyn til terrænet. Undersøgelsen har undersøgt både støjens udbredelse, samt støjen ved facaden af boliger og andre bygninger. Der udregnes et døgn gennemsnit over et helt år, som bl.a. indregner den forventede trafik, den maksimale støj, landskabet osv. Beregningerne viste, at ingen boligheder belastes over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier. Derved opsættes heller ikke støjskærme.

Af driftshensyn planlægges ikke hastighedsnedsættelse.

Nordlig Jellingløsning

7B har tidligere foreslået en ændret linjeføring, som ikke er blevet implementeret. 7Bs linjeføring ville reducere påvirkningen på sit hus. 7B/38B kan nu konstatere på støjkortet, at terrassen er beregnet til at blive støjpåvirket mellem 80-85dB. 7B forlanger på grundlag heraf en total ekspropriation, såfremt Nordlig Jellingløsning vælges.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark antager, at der er tale om Grydedalvejs og Førstballevejs ændrede forløb omkring ejendommen. I den oprindelige VVM skulle Førstballevej sænkes ca. 1,5 meter ved banen, hvilket også medførte en tilpasning af Førstballevej langs ejendommen. I den supplerende VVM fremgår det, at banens forløb er hævet, således at det ikke længere er nødvendigt at sænke og tilpasse Førstballevej.

På arealkortene fremgår et midlertidigt eksproprieret areal på ejendommen, som er genereret automatisk med en udbredelse på 5 meter ud over de permanente arealer. I forbindelse med detailprojekteringen bliver de endelige arealer fastlagt, og med stor sandsynlighed kan der findes en løsning, som ikke påvirker matriklen.

Såfremt man er i tvivl, om man har mulighed for at blive totaleksproprieret, kan man kontakte Banedanmark direkte og få foretaget en dialog omkring, hvordan projektet berører ejendommen.

Til at afgøre hvorvidt der udføres støjreducerende tiltag benyttes Miljøstyrelsens grænseværdier for hhv. den gennemsnitlige belastning på 64 dB og for maksimalniveauet ved en togpassage på 85 dB. Banedanmark anerkender at man stadig vil kunne høre banen, men der er ingen boliger, der bliver påvirket over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier, når banen er etableret. Banedanmark kan endvidere oplyse, at såfremt boligen ikke

eksproprieres til projektet, kan mansom lodsejer i op til et år efter at banen er sat i drift forelægge sin sag for ekspropriationskommissionen, der kan tage stilling til om lodsejeren skal have erstatning for de eventuelle gener, der måtte være på ens ejendom.

Sydlig Jellingløsning

37B, 61F, 62B mener ikke, at den sydlige Jellingløsning bringer nytte, udvikling eller fordele til hverken Åst eller Mørup. Det menneskelige aspekt skal vægtes meget højt, når politikerne træffer den endelige beslutning om en linjeføring. Det påpeges, at den sydlige Jellingløsning påvirker istidslandskabet, kulturværdierne ved gravhøjene og livet på landet.

11B, 17B, 20B, 21B, 22B, 29B, 36B, 37B, 43B, 44B, 45B, 48B, 60B supplerer, at en sydlig linjeføring vil ødelægge Mørup og Åst med en jernbane, der er indenfor 100 meter af 12 huse, samt med overskæring af veje med store gener til følge for beboerne. 11B, 17B, 20B, 21B, 22B, 29B, 36B, 37B, 43B, 44B, 45B, 48B, 60B mener, at der er et manglende hensyn til landsbysamfundene, som fortsat påvirkes.

61F mener, at Sydlig Jellingløsning er lige så altødelæggende og perspektivløs som hidtil.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark har modtaget mange tilkendegivelser om, at visse løsninger ikke bør vælges eller bygges. Disse kommentarer er modtaget og gives videre til forligskredsen bag Togfonden, som i sidste ende skal beslutte hvilken løsning, der skal arbejdes videre med, hvis projektet besluttet realiseret.

Når Banedanmark arbejder med de mulige linjeføringer arbejdes der ud fra undersøgelser af miljø, landskab og mennesker. Dette arbejde resulterer i, at Banedanmark kan fremlægge en række mulige linjeføringer, der ofte vil have forskellige påvirkninger. Banedanmark søger altid at opnå det bedste forløb for de mulige linjeføringer hvor kurver, gradienter og jordforhold skal indpasses i de forskellige hensyn igennem området. Banedanmark noterer sig, at flere har udtrykt bekymringer om miljømæssige og naturmæssige konsekvenser. Projektets foreslåede afværgeforanstaltninger har til formål at reducere eller afværge disse påvirkninger så vidt muligt.

Åst/Mørup

14B, 36B, 37B, 43B, 44B, 46B mener, at banen føres igennem Åst/Mørup via hovedgaden og ikke syd om landsbyerne, som beskrevet i den supplerende VVM-redegørelse.

Banedanmarks kommentarer:

Ved Åst forløber banen gennem den sydligste udkant af landsbyen, og banen vil derfor virke som en barriere, som afskærer enkelte ejendomme fra den øvrige del af byen. Banen kan ikke undgå at påvirke de nærmeste naboer, og lukningen af Åstbyvej og den lille grusvej Brændgård-Ø.Åst vil ændre de trafikale forhold i byen. Samlet set er påvirkningerne fra banen dog ikke så store, at byen ikke kan fungere, men Banedanmark anerkender, at byen bliver påvirket. Dette kan til dels reduceres ved en ekstra overkørsel ved Åstbyvej, som er undersøgt i den supplerende VVM-redegørelse.

Ved Mørup forløber banen ca. 300 meter syd for de sydligste ejendomme i landsbyens kerne, og berører derfor ikke selve Mørup by. Banedanmark anerkender, at banen vil påvirke de ejendomme som ligger tættest ved banen syd og vest for Mørup, og giver en stor påvirkning på landskabet syd for byen. Vejtrafikken vil også opleve mindre gener i form af lukkede bomme fire gange i timen. Selve Mørup påvirkes derved ikke i væsentlig grad af Sydlig Jellingløsning.

Påvirkning på lokalområdet

29B, 36B, 37B, 42B, 46B påpeger, på særligt Sydlig Jellingløsning, at Ny bane til Billund medfører barrierepåvirkning i Åst, visuelle gener, en sikkerhedsrisiko for borgere og dyr, samt at flere bliver stavnsbundet og taber stor herlighedsværdi på deres ejendomme. 37B påpeger yderligere, at 12 boliger ligger indenfor 100 meter af linjeføringen.

61F påpeger, at byerne uforandret er skåret igennem af en barriere, der indebærer en sikkerhedsmæssig risiko for påkørsel af dyr og mennesker og medfører en kraftig begrænsning i bevægelsesfriheden, spolerer natur og haver, samt decimerer livskvaliteten og ejendomsværdien for beboerne i de to byer og i de omkringliggende områder.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark har modtaget flere høringssvar, som vedrører banens forløb ved Åst og Mørup, og er opmærksom på de bekymringer der opstår, når der planlægges en bane gennem ens nærområde. I Åst og Mørup er påvirkningerne samlet set dog ikke så store, at byerne ikke kan fungere, men Banedanmark anerkender at byerne bliver påvirket.

I forhold til værditab har Banedanmark ikke hjemmel til at udbetale kompensation for eventuel forringet herlighedsværdi eller ændret udsigt. Der udbetales heller ikke kompensation for et eventuelt fald i ejendomsværdi, såfremt boligen ikke eksproprieres til projektet, men som lodsejer kan man i op til et år efter at banen er sat i drift forelægge sin sag for ekspropriationskommissionen, der kan tage stilling til om lodsejeren skal have erstatning for de eventuelle gener, der måtte være på ens ejendom.

Gadbjergløsningen

11B, 13B, 14B, 15B, 16B, 19B, 21B, 22B, 23B, 25B, 27B, 28B, 29B, 30B, 31B, 33B, 36B, 37B, 40B, 42B, 43B, 44B, 45B, 46B, 47B, 48B, 49B, 51B, 58B, 59B, 61F, 62B, 63B, 65B, 66B, 67F, 68F, 69F, 70B, 73B mener, at Gadbjergløsningen med stop i Gadbjerg bør vælges, da den er billigere og går gennem fladt terræn. Flere mener at der fortsat kan køres godstog på Gadbjergløsningen. 14B, 16B, 19B, 20B, 22B, 23B, 25B, 27B, 28B, 29B, 30B, 31B, 33B, 36B, 37B, 42B, 43B, 44B, 46B, 47B, 49B, 51B, 58B, 59B, 65B, 66B, 67F, 68F, 69F, 70B, 73B mener yderligere, at Gadbjerglinjeføringen er den eneste rigtige linjeføring for Ny bane til Billund, fordi den forurener mindre, har mindre dæmninger samt påvirker færre landsbyer. Et stop i Gadbjerg kan endvidere give lokal byudvikling i Gadbjerg.

71B mener ikke der er meget gavn for lokalområdet hvis Gadbjergløsningen etableres uden stop i Gadbjerg.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark noterer, at der er mange borgere der har et ønske om Gadbjergløsningen under forudsætning af, at der bliver etableret en station. Gadbjerg Station er ikke en forudsætning for at løse opgaven med at lave en bane til Billund. Stationen er derfor beskrevet som et tilvalg, som forligskredsen bag Togfonden kan tage særskilt stilling til. I det beslutningsgrundlag der gives videre vil ønsket om genåbning af stationen således indgå.

I forbindelse med de ændrede hældninger har flere høringssvar også ment, at det fortsat vil være muligt at betjene Gadbjergløsningen med godstog grundet det generelt fladere terræn. Det er korrekt, at det er en kortere strækning end på Jellingløsningerne, som på Gadbjergløsningen anlægges med større hældninger, men projektændringen vil ligesom på Jellingløsningerne betyde, at det ikke vil være muligt at have godstogsdrift.

Det er endvidere korrekt at der som resultat af en kortere strækning med stejle hældninger vil være mindre luftforurening på Gadbjergløsningen end på Jellingløsningerne, hvilket fremgår af den supplerende VVM-redegørelse.

Eksisterende infrastruktur i Gadbjerg

26B påpeger, at banen først bør drejes væk fra eksisterende bane efter krydsningen med Tykhøjvej. Broanlægget der planlægges på Tykhøjvej kan derved spares væk.

37B fremhæver som argument for Gadbjergløsningen, at Gadbjerg allerede har skinnerne og togtrafikken i forvejen, og derfor vil færre beboere blive berørt af Gadbjerglinjen.

37B mener yderligere, at Gadbjerglinjen er billigere at anlægge og såfremt banen følger det eksisterende spor mod nord på yderligere en kort strækning,

vil man kunne undgå at lægge parallelle spor og samtidig reducere prisen yderligere.

66B, 67F, 68F, 69F, 70B mener, at man stadig skal fastholde at køre dobbeltspor fra Gadbjerg Station til Tykhøjvej, hvor den eksisterende bro bliver udvidet med et ekstra rør, og derefter kører skinnerne ind på den nu planlagte rute.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark har noteret forskellene mellem Gadbjergløsningen og Jellingløsningerne i form af blandt andet allerede etableret skinneinfrastruktur samt potentialet for byudvikling i forbindelse med en eventuel station i Gadbjerg. Det er disse som er forsøgt fremført i projekt materialet, som afleveres til forligskredsen bag Togfonden.

En ændring af Gadbjergløsningen så den først afgrener efter Tykhøjvej, mener Banedanmark, er en dårligere løsning end den nuværende Gadbjergløsning. Selvom ændringen vil medføre en kortere strækning med ny bane, forventes ændringen at fordyre Gadbjergløsningen og medføre en længere rejsetid. Fordyrelsen skyldes blandt andet, at banen forventes at skulle krydse Omme Å på en dalbro, og at der vil være udgifter til ekstra dobbeltspor. Endvidere vil ændringen blot medføre, at andre ejendomme får banen tæt på, og at andre veje må lukkes.

Linjeføring

37B mener, at Gadbjerglinjeføringen skal ledes udenom Vester Smidstrup og føres i en respektafstand af 100 meter til beboelser.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark har ved fastlæggelsen af linjeføringerne tilstræbt at placere banen så hensigtsmæssigt som muligt i forhold til boliger og natur. Der findes ikke nogen formelle afstandskrav til boliger, så de afstande der er vist i nærhedsanalysen på hhv. 100, 200 og 300 meter, er blot for at vise hvor mange boliger, der ligger indenfor disse afstande.

Alternative løsninger

Brintdreven bane

6B mener, at banen skal planlægges som en brintdreven letbane mellem Jelling og Billund, i samme spor som jernbanen. 6B påpeger, at det vil spare vedligeholdelsesudgifter til kørestrøm, at broer kan anlægges lavere og at systemet ikke generes af andre tog. Derved undgås at skulle anlægges dobbeltspor mellem Jelling og Gadbjerg og, at rejsende fra Struer/Herning ikke skal over Jelling for at komme til Billund.

Banedanmarks kommentarer:

Banen etableres til dieseldrift, men forberedes til eventuel senere elektrificering, hvilket kun udløser få ekstraomkostninger. Det vil være muligt at køre med brinttog, hvis dette skulle blive aktuelt. Behovet for dobbeltsporsudbygning på Gadbjergløsningen skyldes antallet af tog mellem Vejle og Gadbjerg og afhænger ikke af materiellet der kører på sporet.

Busser

71B påpeger, at med Folketingets nye målsætninger om Danmarks fremtidige energiforbrug i 2030 vedr. vækst, bæredygtighed og CO2 udledning, så må el- og hybridbusser være en mere klimavenlig, økonomisk og fleksibel løsning, som kan tilpasses efter behov. 71B supplerer, at el- og hybridbusser også er langt mere støjsvage end tog.

11B, 15B mener, at banen bør droppes og erstattes af elektriske busser.

Banedanmarks kommentarer:

Overordnet er vurderingen af hvad samfundets penge skal benyttes til en prioritering Folketinget foretager. Banedanmark tilvejebringer alene et grundlag for politisk beslutning, om banen til Billund Lufthavn skal realiseres. Om man hellere vil satse på busser mm. til kollektiv trafik vil i den sidste ende være et politisk spørgsmål.

For dagens situation kan dog oplyses, at de rejsende i landsdelstrafikken skal skifte til bus på Vejle Station, hvis de skal til Billund. Med en bane til Billund skal der skiftes tog på Vejle Station, hvilket ikke udgør den store ændring i forhold til i dag. Kollektiv transport (tog og bus) har i dag en relativ lille markedsandel på rejser til Billund, Billund Lufthavn og forlystelsesparkerne. Det er denne markedsandel, der forventes at vokse, når det kollektive transportprodukt forbedres.

Billund Lufthavn

2B undres over sporplanlægningen ved Billund Lufthavn og finder det mærkeligt, at togene skal ind til Billund for at vende og køre tilbage langs hovedsporet.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark antager, at der her hentydes til at banen anlægges som en stikbane fra enten Jelling eller Gadbjerg, og ikke fortsætter mod nord og møder den eksisterende bane igen. Det daværende Trafikstyrelsen udarbejdede en forundersøgelse af banebetjening af Billund. I denne undersøgelse viste det sig, at der var størst potentiale i at anlægge en stikbane som kun havde forbindelse mod øst, da det er herfra de fleste passagerer kommer fra. Efterfølgende blev der taget en politisk beslutning om at anlægge en traditionel jernbane til Billund, som grener af i enten Jelling eller Gadbjerg.

Anlægsomkostninger

13B, 15B spørger til den estimerede pris på baneanlægget med ændrede hældninger.

14B mener, at de ændrede hældninger bør bibeholdes på Jellingløsningerne for at reducere anlægsprisen, men at man fortsat bør anvende 35 o/oo på Gadbjergløsningen, så der på denne linjeføring fortsat kan køre godstog. Endvidere finder 14B det kortsigtet ikke at anlægge banen til godstog, blot for at spare på anlægsprisen her og nu.

16B, 17B, 22B, 29B, 37B, 38B, 61F, 62B undres over manglen på anlæg samt driftsøkonomi i den supplerende VVM-redegørelse. 37B påpeger yderligere at der åbenlyst arbejdes med nedbringelse af anlægsomkostninger via reduktion af jordflytninger, og tager afstand fra at omkostningerne ikke er offentliggjort.

60B undres over, at økonomien ikke er nævnt, men hæfter sig ved at den tilsyneladende er bearbejdet via reduktion af jordarbejdet for at gøre banen billigere.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark skal aflevere grundlag for politisk beslutning i slutningen af 2018. Forinden skal løsningerne tilpasses som resultat af høringerne og derefter skal der udarbejdes anlægsoverslag som grundet projektets størrelse og kompleksitet skal gennemgå en såkaldt ekstern kvalitetssikring. Det endelige anlægsoverslag offentliggøres sammen med beslutningsgrundlaget. Det sker normalt, når det samlede materiale er oversendt til forligskredsen bag Togfonden.

I forbindelse med projekteringen af projektjusteringerne er der endvidere, for at undersøge linjeføringerne ens, projekteret med de samme projektjusteringer på de tre løsninger. Derfor er der anvendt samme maksimale stigninger på alle tre linjeføringer, men Banedanmark medgiver at der ikke har været lige så stort behov for at anvende stejle gradienter på Gadbjergløsningen som på Jellingløsningerne.

Udlevering af anlægsoverslag

14B, 37B, 61F, 62B finder det utilfredsstillende at priserne ikke udleveres i forbindelse med aktindsigter og mener at aktindsigtsprocesserne bevidst forhales.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark kan oplyse, at behandlingen af aktindsigtsanmodningerne er i gang, men grundet anmodningernes omfang og sagernes kompleksitet, har det ikke været muligt at sagsbehandle dem, inden høringsperioden for den

supplerende VVM-redegørelse udløb. I forbindelse med aktindsigtssager beror det på en konkret vurdering, hvilke oplysninger der kan udleveres. Såfremt anmoder er uenig i Banedanmarks afgørelse vedr. aktindsigt, er det muligt at påklage afgørelsen til Transport- og Bygningsministeriet.

Fravalg af godstog

1B mener ikke, at det er fremtidssikret at anlægge Ny bane til Billund uden godstog, da der er store virksomheder, f.eks. LEGO i området, der kunne anvende godstransport som alternativ transportmulighed.

5B mener, at det ville være bedre for miljøet, trafiksikkerheden og fremkommeligheden på vejene, hvis der kunne køre gods på banen, primært til og fra Billund Lufthavn.

8B, 14B mener, at banen bør anlægges til godstog så større virksomheder, heriblandt LEGO og Billund Lufthavn, kan anvende banen som transportmiddel. Det vil kunne give færre lastbiler på vejene til gavn for samfundet og 8B mener, at lokale virksomheder er interesseret i muligheden for at transportere gods på banen, men Banedanmark/Trafikstyrelsen har udelukket løsningen grundet kassetænkning. 8B finder udelukkelsen af godstogsløsningen ude af trit med virkelighedens behov.

34B efterspørger hvad det betyder for driftsøkonomien at banen ikke længere tillader kørsel med gods. Det må give et tab af indtægter, som bør tages med i betragtningen.

35B mener, at det bør være en betingelse for jernbaner at de skal indgå i en samlet fremtidig grøn løsning for person- og godstransport i det midtjyske område. I den forbindelse bør der indgå overvejelser om et midtjysk jernbanegodstransportknudepunkt i sammenhæng med endestationen i Billund-området med nye og fremtidige forbindelser mod både mod syd, vest og nord. Det er vigtigt i disse overvejelser at indtænke, sammentænke og koordinere både vej-, luft- og jernbane-transportmulighederne i en fremtidig udviklings sikker struktur for området.

38B mener ikke godstog bør fravælges, særligt når de ændrede hældninger medfører mere forurening og støj.

13B, 15B, 11B, 25B, 34B, 35B, 38B, 40B finder det utilfredsstillende, at man planlægger en ny bane til dieseldrift, i en tid hvor politikerne taler så meget om miljøet og afskaffelse af fossile brændsler. 8B, 35B supplerer, at såfremt banen anlægges udelukkende til dieseltog, er det i modstrid med regeringens strategi for udfasning af benzin- og dieslbiler efter 2030. 8B påpeger det også omfatter dieseltog. Et anlæg til diesel tilgodeser operatørerne fremfor de rejsende.

61F, 62B fremhæver, at et fravalg af gods er en afskæring af muligheden for fremtidig opgradering af godstrafikken. Det er en kortsigtet løsning, da man ikke vil kunne udbygge til at styrke en fremtidig jernbaneinfrastruktur mod Grindsted, Varde og Esbjerg.

Banedanmarks kommentarer:

De løsninger der arbejdes med sker efter aftale med departementet, der har kontakten med Transportministeren og Folketinget. Banedanmark har tidligere undersøgt muligheden for kørsel med godstog, som led i VVM-undersøgelsen for en ny bane til Billund. Banedanmark har desuden været i dialog med en række større lokale aktører bl.a. Lego og Billund lufthavn, der har afvist behovet for evt. kørsel med godstog. Hertil kommer at kørsel med godstog viste sig at fordyre projektet betydeligt, hvorfor det efter aftale med Transport, Bygnings og Boligministeriets departement samt forligskredsen bag Togfonden, er blevet besluttet, at projektets linjeføringer justeres således, at banen kun planlægges efter kørsel med persontog i henhold til det oprindelige kommissorie for VVM-undersøgelsen fra 2014.

Der er i forbindelse med projekteringen ikke indregnet driftsgevinster fra en eventuel godsdrift, og fravalget af gods har derfor ikke betydningen for driftsøkonomien.

Ændrede gradienter

14B gør opmærksom på, at der på side 22 i fagnotatet "Billund_Ændrede Gradienter" er en slåfejl i forbindelse med banens hævning. Endvidere stiller 14B spørgsmål ved længdeangivelserne for de ændrede hældninger.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark takker for bemærkningen og korrigerer fagnotatet vedrørende slåfejlen. Banedanmark kan oplyse at hævningen er på op til 4 meter.

Banedanmark har på baggrund af 14B's høringssvar gennemgået fagnotatet "Ændrede gradienter" igen, og konstateret uoverensstemmelser. Banedanmark takker for 14B's input, og materialet vil blive opdateret.

Trafikale forhold

37B, 45B, 61F, 62B, 71B påpeger, at de stejlere hældninger har forhøjet risiko for driftsforstyrrelser i vinterhalvåret med løvfald, frost og snefald. Dette kan have en effekt på rejsetiden. Toget over Gadbjerg kører over en langt fladere strækning, der ikke indebærer samme risici.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark har gennemført beregninger der viser, at togene godt kan forcere de stejlere stigninger selv med en lavere friktion end normalt. Under

normale driftforhold vil togene være oppe i fart, inden de skal køre op ad de stejle stigninger. Selvom et tog skulle standse på vej op ad stigningen, vil det være muligt for toget at sætte i gang, og forcere den resterende del af stigningen, uden at stoppe op.

Det er korrekt at der ikke er stejle stigninger i lige så stort omfang på Gadbjergløsningen.

Visuelle forhold

12K, Billund Kommune, finder det positivt at banen i større grad kan følge landskabet og at det visuelle indtryk dermed ikke synes så markant.

14B påpeger i forbindelse med den tekniske gennemgang af den supplerende VVM, at dæmninger vil blive mere synlige end tidligere og finder den visuelle påvirkning uacceptabel. 14B mener, at Banedanmark i den forbindelse underspiller den visuelle påvirkning banedæmningerne har i området. 14B mener, at det må kræves, at banedæmningerne minimeres mest muligt ved passage af tunneldalen i begge Jelling-løsninger.

36B, 37B, 42B, 44B, 48B, 51B, 65B, 73B påpeger at for os, som bor i Åst/Mørup på den sydlige Jellingløsning, har det ingen gavnlig effekt at jernbanen kan følge terrænet i højere grad, hverken for natur, rekreative formål eller beboerne.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark noterer sig kommunens vurdering i forhold til de visuelle forhold.

Banedanmark kan oplyse at der, som det påpeges af 14B, vil være områder på strækningen hvor banen anlægges på mindre dæmninger for at give banen den mest skånsomme påvirkning set over hele strækningen. Den primære effekt heraf vil være at der er en væsentlig reduktion af de største afgravninger. Dæmningsanlæg o.lign. planlægges altid således, at de vil have den mindst mulige påvirkning, indenfor de økonomiske, miljømæssige og tekniske rammer.

Påvirkningsgraden af de ændrede gradienter gennem landskaber kan altid diskuteres. Gennemgangen af de enkelte delstrækninger er systematisk beskrevet og vurderet af fageksperter, således at baneanlæggets indvirkning på det lokale landskab fremgår. De graduerede vurderinger synliggør påvirkningsomfanget ved en ny bane af de forskellige landskabstyper.

57K, Vejle Kommune, fremhæver at den nye løsning ved fotostandpunkt 11 vil føre til udviskning af landskabets karakteristiske træk kendetegnet ved en flad smeltevandsdalbund med markante stejle skrænter. Hvor der før var valgt en løsning med jernbanen i niveau med den flade dalbund, som skar gennem skrænterne, vælges nu en løsning, der bryder med både den flade dalbund og den stejle skrænt. Hermed mistes oplevelsen af smeltesdalslandskabet.

Banedanmarks kommentarer:

På baggrund af kommunens hørings svar har Banedanmark gennemgået den anførte strækning igen. Banedanmark takker for kommunens input og præciserer materialet. Følgende vil blive indsat på side 19, sidste afsnit, 2. kolonne:

Åstvej forløber i ændringsforslaget i en mindre afgravning, end beskrevet i høringsudgaven af den supplerende VVM-redegørelsen. Baneanlægget harmonerer dermed i højere grad med det eksisterende terræn, og det landskabelige indgreb mindskes. Den visuelle påvirkning af landskabet vurderes at være moderat.

Støj

13B, 14B, 23B, 28B, 29B 31B, 33B, 34B, 37B, 38B, 40B, 42B, 47B, 48B, 49B, 51B, 58B, 59B, 61F, 62B, 65B, 71B, 73B fremhæver, at de ændrede hældninger vil medføre mere støj til gene for beboerne nær banen, da togets støjdbredelse er højere, når banen ikke ligger i en afgravning.

15B efterspørger mere information omkring de menneskelige påvirkninger heraf.

Banedanmarks kommentarer:

Projektet med ændrede gradienter vil medføre, at banen i højere grad vil følge terrænet, hvilket betyder, at banen vil forløbe anderledes gennem landskabet. Forholdet kan potentielt have stor betydning for støjdbredelsen fra banen. Når banen forløber i afgravning, vil det have en støjreducerende effekt, og tilsvarende vil en dæmning have en forøgende effekt på støjdbredelsen. Der i den forbindelse regnet på den støjmæssige udbredelse fra vest fra udfletningerne fra hhv. Jelling og Gadbjerg af beregningstekniske årsager og for at kunne sammenligne bedst muligt med påvirkningen fra VVM-redegørelsen vinter 2018.

Konklusionen som er fælles for alle tre løsninger, er at der langs den nye jernbane med ændrede gradienter ingen boligheder er langs banen, som vil blive belastet med et støjniveau over årsgennemsnittet $L_{den} \geq 64$ dB(A) eller over maksimalniveauet $L_{Amax} \geq 85$ dB(A), som er Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier. Støjpåvirkningen er dermed uændret af de ændrede hældninger.

Banedanmark kan ligeledes oplyse, at ingen bygninger til boligformål langs den nye jernbane er beliggende indenfor den vibrationskritiske afstand.

Grundlaget for vurderingen er en beregningsmodel (Nord2000), der er opbygget ud fra en 3D model, for at tage hensyn til terrænet. Undersøgelsen har undersøgt både støjens udbredelse, samt støjen ved facaden af boliger og andre bygninger. Der udregnes et døgn gennemsnit over et helt år, som bl.a. indregner den forventede trafik, den maksimale støj, landskabet osv.

I forhold til støj kan Banedanmark også oplyse at den dominerende kilde til støj fra tog mellem ca. 50 km/t og op til ca. 250 km/t er kontakten mellem

hjul og skinne, og altså ikke af motoren. De justerede hældninger giver derfor ikke anledning til signifikante forskelle i støjen fra toget.

Forurening

13B, 14B, 25B, 29B, 30B, 34B, 38B, 42B, 48B, 51B, 61F, 62B, 65B, 66B, 67F, 68F, 69F, 70B, 71B, 73B fremhæver, at det stejlere baneforløb medfører, at banen forurener mere når toget skal køre på de stejle banestrækninger. 14B, 20B, 37B, 44B mener at stigningen på 11% som beskrevet i den supplerende VVM-redegørelse, er en uacceptabel påvirkning på lokalområdet, fordi Banedanmark vil have stejlere hældninger.

44B fremhæver, at det er urimeligt at planlægge dieseltog, og øge forureningen i en tid med øget fokus på klimaet.

Banedanmarks kommentarer:

Som det påpeges i flere høringssvar vil baneanlægget med ændrede hældninger medføre mere luftforurening fra togpassagerne i forbindelse med passagertogenes drift på de stejlere hældninger. De længste strækninger med stigninger i den forbindelse er på Jellingløsningerne (ca. 7,6 kilometer på Nordlig Jellingløsning og ca. 6,6 kilometer på Sydlig Jellingløsning). På Gadbjergløsningen er strækningen, hvor banen anlægges med stejlere hældninger cirka 2,4 kilometer.

De ændrede hældninger betyder, at toget har et større brændselsforbrug på dele af strækningen og derved udleder flere emissioner end tidligere. Denne ændring i luftforureningen er beregnet ved brug af EcoTransITs model, hvor et worst-case scenarie med størst mulig udledning er benyttet. Det vil sige, at beregningen er udført med forudsætninger svarende til en bane i bjergterræn og resultatet er en stigning på 11%. For at emissionen stiger 11%, vil toget skulle køre på en stejl hældning over en længere strækning. I praksis vil toget, som udgangspunkt, allerede være i fart når det ankommer til en stigning og der vil derfor ikke være behov for at toget kører med fuld belastning. Endvidere vil det naturligt have en lavere belastning på den efterfølgende nedkørsel, når toget har passeret det højeste punkt. Det forventes på baggrund heraf af både Banedanmark og Banedanmarks rådgiver at stigningen i emissioner vil være væsentligt lavere end 11%.

Konklusionen for Ny bane til Billund er, med en 11% stigning i emissioner, ligeledes fortsat at banen vil have en ubetydelig påvirkning på luftforureningen i området.

Natur

57K, Vejle Kommune, mener at der naturmæssigt ikke er noget, som fører til væsentlige ændringer set i forhold til den oprindelige VVM. Dog virker det umiddelbart som en forringelse, at den planlagte faunabro for større dyr på strækningen fra Stavnkærvej til vest for Åstvej udgår. Etablering af en mindre

faunapassage via bæk under banen midt i skoven tilgodeser ikke de større dyr.

Banedanmarks kommentarer:

I forhold til sprednings- og passagemulighederne for større dyr, bevirker banens ændrede hældninger, at den langt mere terrænnære beliggenhed, på mindre banketter og i mindre afgravninger, tillader direkte passage af større dyr. Det er derfor ikke nødvendigt at opretholde de i det første projekt indarbejdede faunapassager, da den terrænnære placering af banen tillader passage over en meget større strækning end faunabroerne. Dette skal holdes op i mod, at der ikke er en dedikeret passage, hvorfor større dyr skal passere banen direkte.

Samlet vurderes det, at den længdemæssigt større mulighed for passage modsvarer den mindre men dedikerede passagemulighed i det oprindelige projekt, i forhold til at sikre udbredelsesmulighederne for større arter og den økologiske funktionalitet.

Jordudsætning

40B påpeger, at der skal flyttes meget jord på Nordlig linjeføring.

14B, 37B påpeger, at der grundet det flade terræn skal flyttes mindre jord på Gadbjergløsningen.

63B fremhæver, at Jellingløsningerne også med den supplerende VVM-redegørelse medføre enorme mængder tilført jord/sand, idet strækningen er meget kuperet. Jellingløsningerne går tværs igennem et fredet hedeareal med en højmose på strækningen mellem Bredsten Landevej og Nørupvej.

Banedanmarks kommentarer:

Med udgangspunkt i de ændrede hældninger vil jordbalancen for de tre løsninger markant ændres. Tidligere var der jordoverskud på alle tre linjeføringer, størst på Nordlig Jellingløsning (1.137.400m³). Med de foreslåede projektændringer er disse mængder væsentligt reduceret. Nordlig Jellingløsning har fortsat et jordoverskud (157.000 m³), mens Sydlig Jellingløsning og Gadbjergløsningen nu har et jordunderskud. Det største jordunderskud er på Sydlig Jellingløsning (215.000 m³), hvor der vil skulle tilføres jord.

I en eventuel videre projektering af banen vil der blive foretaget en optimering af længdeprofilerne, for at opnå en bedre jordbalance. Denne optimering kræver at der gennemføres flere geotekniske borer langs linjeføringen, så der er flere informationer om hvorvidt den jord, der graves op, kan anvendes andre steder i projektet.

Justeret Nordlig Jellingløsning

34B påpeger, at der på justeret Nordlig Jellingløsning er to ejendomme som skal eksproprieres, men det fremgår ikke hvilke?

Banedanmarks kommentarer:

De ejendomme, der eksproprieres i forbindelse med Ny bane til Billund er ikke offentliggjort i projektmaterialet af hensyn til beboerne. Banedanmark er i dialog med de pågældende borgere.

Broer erstattes af overkørsler

I forhold til etablering af sikrede overkørsler på Bredsten Landevej (alle krydsninger) og Tykhøjvej vurderer 14B, at det vil være en væsentlig forringelse af de trafikale forhold at have et bomsystem på to regionale trafikårer. 14B mener derfor, at banebroer skal fastholdes på alle tre løsninger.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark har undersøgt en række alternativer for Bredsten Landevej og Tykhøjvej, som både tæller overkørsler, vejbroer samt banebroer. Bomlukningerne vil givetvis give anledning til kødannelse, mens bommen er nede, men det er Banedanmarks vurdering, baseret på trafiktal fra Vejle Kommune, at en sikret overkørsel vil have kapacitet til at håndtere trafikken på både Bredsten Landevej og Tykhøjvej.

Overkørsler

8B undres over de planlagte jernbaneoverkørsler som Dansk Jernbaneforbund ifølge 8B er imod på grund af deres farlighed for vej- og togtrafik.

Banedanmarks kommentarer:

Da togene på Ny bane til Billund vil køre op til 120 km/t, vil det være muligt at benytte enten halvbomanlæg eller helbomanlæg på strækningen. Hvilken type bom, der skal bruges ved de enkelte krydsninger, besluttet i den videre projektering på baggrund af en nærmere risikoanalyse. Jernbaneoverkørsler, som tillader fodgængere at passere banen vil blive fastlagt i forbindelse med den videre projektering i samarbejde med relevante myndigheder og interessenter.

Ændre overkørsler til vejbroer

18B mener, at vejbroen ved Bredsten Landevej på Sydlig og Nordlig Jellingløsning bør rykkes cirka 300 meter. Justeringen kan ifølge 18B reducere påvirkningen på 2 ejendomme.

41B spørger, hvorvidt landevejsbroerne kan bære sværgodstransport.

63B påpeger, at anlæggelse af en evt. jernbane nødtigt skulle gå ud over de mange sværgodstransporter med vindmøller og lign., som benytter Tykhøjvej og Bredsten Landevej.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark anerkender, at vejbroen ved Bredsten Landevej ligger forholdsvis tæt på særligt én ejendom. Det skitserede vejforløb er lagt i det valgte trace, for at minimere længden af det nye vejforløb. Et længere vejforløb vil være forbundet med ekstra omkostninger, og vil give en større omvej for vejtrafikken. Såfremt tilvalget vælges, vil der ske en videre projektering af vejforløbet, hvor der kan ske mindre tilpasninger.

De nye vejbroer vil blive designet efter de gældende vejregler, som sikrer at de også kan bruges af sværgodstransporter.

Efter VVM høringen i foråret 2018, har Banedanmark ændret projektet så det nu tager hensyn til de store transportere. De store transportere vil enten kunne benytte sikrede jernbaneoverkørsler eller vejbroer over banen, som vil være et muligt tilvalg i projektet. Elektrificeres banen i fremtiden må man enten finde alternative veje til transporterne, eller på det tidspunkt opføre vejbroer over banen, som transporterne kan anvende.

Flere overkørsler

14B mener, at etableringen af nye krydsninger ved hhv. Åstbyvej og Stavnkærvej generelt vil forbedre de trafikale forhold.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark kvitterer for høringssvaret.

Kødannelse ifb. nye overkørsler

16B, 36B mener ikke, at jernbaneoverskæringen i Åst gavner byen og påpeger, at banen fortsat vil skabe en barriereeffekt og forringe livsvilkårene for beboerne i Åst og Mørup. Det gavner ikke landsbysamfundet og styrker ikke udflytningen på landet.

23B, 28B, 29B, 31B, 33B, 36B, 37B, 42B, 46B, 47B, 48B, 49B, 58B, 59B, 61F, 73B mener ikke, at overkørslen i Åst og Mørup har en gavnlig effekt. Landsbysamfundet er stadig skåret midt over af en jernbane, som danner en barriere, der forhindrer fri færdsel, lukker lokale færdselsårer samt Åst og Mørup 96 gange i døgnet. Banen vil dermed stadig medføre tab i ejendomsværdi og herlighedsværdi.

41B mener, at ligemeget hvilken model man vælger, vil der holde minimum 12 biler 4 gange i timen og vente på at bommene skal gå op.

72B mener, at en banelinjeføring vil skabe mange nye trafikproblemer. Alle veje som skal krydses, vil blive spærret et antal minutter pr. tog pr. time, hvilket vil medføre en reduktion af den øvrige landevejstrafik med mange forsinkelser til følge.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark mener at etablering af ekstra overkørsler eksempelvis ved Åstbyvej, vil forbedre trafikafviklingen i lokalområdet. Etableringen af jernbaneoverkørsler på en eksisterende vej, vil naturligvis give en anderledes trafikafvikling, end en situation uden en jernbaneoverkørsel.

Generelt forventes jernbaneoverkørslerne, at være lukkede for vejtrafik ca. 1½-2 minutter pr. togpassage, hvilket svarer til at vejen er lukket i 6-8 minutter pr. time.

Det er ikke afgjort præcis hvor mange togafgange, der vil køre pr. dag, men på andre baner er der typisk drift i ca. 19 timer pr. døgn. Det giver et maksimalt antal tog på 76 tog/døgn.

Ved Bredsten Landevej og Tykhøjvej er beregningerne af kølængderne angivet for den 30. mest trafikerede time på et år. Det vil sige, at der er tale om en kølængde, som kun bliver længere i 29 timer om året. I alle øvrige timer vil kølængden være kortere.

Dimensionering

24B gør opmærksom på, at de bruger adgangsvejen til Gødsbølskovvej for at komme til deres marker og samdrevne gård ved Lindeballe. Endvidere anvendes Gødbølskovvej mod syd til Lindeballe.

Begge veje anvendes af store maskiner som kræver plads for at komme rundt.

41B påpeger, at overkørslerne skal dimensioneres så landbrugsmaskiner kan komme rundt.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark er opmærksomme på, at der er en del kørsel med landbrugskøretøjer i området. Derfor er også medtaget en mindre pulje til tilpasninger af kryds, så de bedre kan håndtere landbrugskøretøjer. I forbindelse med omvejskørsler er det ekspropriationskommissionen, som tager stilling til, om en erhvervsvirksomhed opfylder betingelserne for tilkendelse af erstatning, samt erstatningens størrelse. Er lodsejeren ikke enig

i erstatningen, kan denne påklage erstatningens størrelse til taksationskommissionen.

Støj fra overkørsler

34B, 36B, 40B, 46B mener, at borgerne pålægges yderligere støjgener i forbindelse med etableringen af de sikrede overkørsler som installeres med klokker, som aktiveres hvert 15. minut. 34B påpeger, at selvom det ikke overskrider decibel-grænserne, er det stadig til gene for beboerne.

Banedanmarks kommentarer:

Overkørslerne på Ny bane til Billund vil af sikkerhedshensyn bygges, som minimum, som halvbomanlæg hvor der, som det påpeges i høringssvarene, både vil være klokker og blinklys. Både støjen og lyset er en del af anlægget for at øge opmærksomheden hos eventuelle krydsende og det er en del af anlægget, der ikke kan fravælges.

Banedanmark noterer sig dog høringssvarenes bemærkninger.

Visuelle forhold

57K, Vejle Kommune, fremhæver at muligheden for tilvalg af de fire overkørsler bidrage til yderligere synlighed - og dermed en forringelse af landskabet - især for landskabet ved nordlige Jellingløsning (Stavnkærvej), men også ved den sydlige Jellingløsning (Åstbyvej) og Gadbjerg-løsningen (Gødsbølskovvej). Disse bør visualiseres.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark anerkender, at såfremt det besluttet at anlægge yderligere overkørsler i projektet, kan det forstærke baneanlæggets tekniske fremtoning i landskabet. Gennemgangen af de enkelte overkørsler er systematisk beskrevet og vurderet af fagekspert, således at baneanlæggets indvirkning på det lokale landskab fremgår.

Det er på baggrund heraf vurderet, at der ikke sker en samlet større påvirkning af de visuelle forhold såfremt de ændrede gradienter kobles med anlæg af nye overkørsler. Af denne årsag er tilvalget ikke visualiseret.

Den landskabelige påvirkning omfatter selve det landskabelige indgreb, dvs. anlæggets samlede påvirkning på landskabet som følge af terrænarbejde, fjernelse af bevoksning, etablering af spor, broer, dæmninger, kørestrømsanlæg mv. Den visuelle påvirkning defineres som den oplevede effekt, dvs. hvor synligt anlægget er, og hvilken betydning det har.

Befolkning og menneskers sundhed

16B mener, at redegørelsen fokuserer for meget på trafikale forhold og reduceret jordflytning, hvorimod hensynet til befolkning og sundhed nærmest glimrer ved sit fravær. Jernbanelinjer er irreversible, og derfor skal man vægte hensynet til mennesker, livsvilkår og bæredygtig udvikling højest, når man vælger at anlægge en ny jernbanerute.

21B, 22B, 29B, 43B, 45B, 46B, 62B mener, at hensynet til befolkning og sundhed mangler i den supplerende VVM-redegørelse. 37B, 46B påpeger, at befolkning og menneskers sundhed er nævnt som det første punkt i EU-direktiv 2014/52/EU, artikel 3 stk. 1. Her står desuden, at VVM skal behandle ændringer i livsvilkår for beboere, der berøres af projektet. Hverken VVM-redegørelsen eller den supplerende VVM-redegørelse behandler effekterne på befolkning og sundhed.

61F mener ikke, at de alvorlige ændringer i livsbetingelser banen medfører er nævnt, hverken i den oprindelige VVM-redegørelse eller den supplerende VVM-redegørelse.

Banedanmarks kommentarer:

*Når der udarbejdes en VVM-redegørelse, er Banedanmark forpligtet til at vurdere en hel række områder. Et af de emner der vurderes, er projektets påvirkning på menneskers sundhed samt projektets socioøkonomiske konsekvenser, jf. fagnotatet *Befolkning og menneskers sundhed*, samt side 64 i VVM-redegørelsen. Et projekt som dette vil give gener, og det kan ikke undgås at mange mennesker bliver berørt.*

Disse gener og livspåvirkninger anser Banedanmark som beskrevet i VVM-redegørelsen fra vinteren 2018, samt i det tilhørende fagnotat.

Den supplerende VVM-redegørelse har ikke yderligere behandlet emnet fordi de projektændringer, som beskrives i redegørelsen ikke giver anledning til væsentlige ændringer i påvirkningen på befolkningen og menneskers sundhed. Derved er den tidligere beskrivelse og vurderingerne af banens påvirkning fra VVM-redegørelsen og det dertilhørende fagnotat stadig retvisende, og er derfor ikke gentaget i den supplerende VVM-redegørelse.

Elektrificering

23B, 28B, 31B, 33B, 34B, 42B, 47B, 49B, 58B, 59B er utilfreds med udsigten til hæsle elmast i forbindelse med en eventuel elektrificering.

37B mener at køreledninger igennem skove og byer for altid vil ændre Åst og Mørup fra natur til industri og fratage byerne og områderne deres værdier og skønhed.

42B spørger hvorfor der ikke er tænkt el ind i projektet.

Banedanmarks kommentarer:

Banen etableres til dieseldrift, men forberedes til en eventuel senere elektrificering hvilket kun udløser få ekstraomkostninger, og det er af samme årsag, at der er medtaget kørestrømsmaster på visualiseringerne. Et resultat heraf er, at masterne vil være medvirkende til at øge indtrykket af et teknisk anlæg i et naturskønt område.

Hvorvidt banen anlægges til dieseltog, eller med kørestrøm som en del af en elektrificeringsproces på jernbanen, er en beslutning som træffes af politikerne. Banedanmarks opgave i denne proces er at undersøge og redegøre for påvirkningerne ved de forskellige alternativer.

Trafikken nordfra

17B, 37B, 61F, 62B mener, at formålet med Togfonden blandet andet er at tilgodese større byer, deriblandt også de større nordligt liggende byer. Skal det imødekommes, er der kun én linjeføring, der fungerer, og det er Gadbjerglinjen.

16B, 17B, 21B, 22B, 23B, 27B, 28B, 29B, 31B, 33B, 36B, 37B, 40B, 42B, 43B, 45B, 46B, 47B, 48B, 49B, 58B, 59B, 71B, 73B fremhæver, at passagerer fra nord kan spare op til 30 minutter via Gadbjerg til Billund Lufthavn, og at Gadbjerglinjen kan forbinde banen med f.eks. det nye sygehus i Gødstrup, Messecenter Herning og Jyske Bank Boxen. Ligeledes fremhæves Herning og Struer fordelagtige at forbinde til banen.

17B, 19B fremhæver, at Jellingløsningerne koster de rejsende fra nord og nordvest ekstra 30 minutter i forhold til bus eller bil. Samtidig mister man myldretids togene fra Vejle til Herning-Struer.

21B påpeger at Gadbjergløsningen kunne udbygges med en shuntløsning og tilføjes dobbeltspor på en lang strækning for de samme penge, det vil koste at bygge Jellingløsningerne og dermed kan man undgå at hægte nordjyderne af, da man hermed kan beholde myldretidstogene.

43B fremhæver endvidere de befolkningstætte byer nordpå, som ville få gavn af banen med en Gadbjergløsning.

43B, 61F, 62B mener, at det kun er Gadbjergløsningen, der kan fungere som et alternativ til bilen.

61F, 62B mener, at Gadbjerglinjen er den eneste af de tre linjeføringer, som udgør et realistisk og konkurrencedygtigt alternativ til offentlig bustransport, idet Gadbjerglinjen sparer passagererne fra Herning-Holstebro-Struer og omegn for 30 minutters rejsetid. Det skal medtages i den endelige VVM-rapport som en klar gevinst for en bæredygtig og sammenhængende infrastruktur i den offentlig transport.

Banedanmarks kommentarer:

Halvtimesdrift på Billundbanen vil have konsekvenser for driften på Vejle-Struer. Dette fremgik allerede af Trafikstyrelsens foranalyse af Billundbanen. Nye simuleringer bekræfter resultaterne fra foranalysen. Begrænsning på driften på Vejle-Struer, mulig øget ventetid i Herning og afkobling af Vejle-Struer fra landsdelstrafikken er således sandsynlige konsekvenser af halvtimesdriften på Billundbanen. Udbygning af infrastrukturen mellem Vejle og Jelling indgår ikke som en af projektet Ny banen til Billund.

Endvidere kan Banedanmark oplyse, at der er foretaget samfundsøkonomiske beregninger af alle undersøgte løsninger, hvor også konsekvenserne for rejser mod Herning-Holstebro-Struer indgår.

Samfundsøkonomi

34B påpeger, at der er et velfungerende stisystem fra Vejle til Billund, så samfundsøkonomisk giver det ikke mening at anlægge en bane. Brug vejnettet i stedet.

Banedanmarks kommentarer:

I den samfundsøkonomiske beregning er alle effekterne af en bane indregnet efter de gældende metoder og passagerprognoserne afspejler mulighederne for at anvende alternative transportmuligheder.

8B mener, at muligheden for at erstatte broer med jernbaneoverkørsler er problematisk i forhold til at opnå den fulde samfundsværdi af projektet.

Banedanmarks kommentarer:

På Ny bane til Billund forudsættes der overkørsler på de mindste veje for at spare anlægsøkonomi. Til at begrunde dette er der foretaget samfundsøkonomiske beregninger på de ventetider, dette medfører for billister, som ikke står mål med merprisen for prisen på broer.

8B mener, at det eksisterende busnet er mangelfuldt og med lange ventetider udenfor hovednettet, og ifølge 8B skønnes det i 2030 at 16-20 millioner flyrejsende vil rejse til/fra Billund Lufthavn. 8B mener, at cirka 20% af disse kan forventes at bruge toget, og finder derved at passagerprognoserne er for konservativt vurderet.

11B,15B,19B, 29B, 34B mener ikke passagergrundlaget er til stede for Billund banen, og at nedlæggelse af busruter blot vil få folk til at bruge bilen fremfor toget.

60B mener, at både borgerne i Jelling og i andre af kommunens byer kan se sig tvunget over i at købe bil nr. 2 af den simple årsag, at det er umuligt at blive kørt med offentlige transportmidler, når flere busruter nedlægges.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark har revurderet passagerprognosen på baggrund af adfærdsdata fra Landstrafikmodellen. Det resulterede i en markedsandel for flyrejsende på 11%. I 2030 forventes 5,6 millioner flyrejser og i 2040 8,4 millioner flyrejser.

I forhold til busser forventes kun nedlagt busrute 43, som erstattes med tog, samt bussen til Århus, hvor man i stedet opnår god togforbindelse. Lokale busruter påvirkes ikke.

Jernbaneplanlægning

8B mener, at jernbaneinfrastrukturplanlægningen i forbindelse med Ny bane til Billund ikke tager udstrakt hensyn til den fremtidige udvikling af trafikken og ej heller de politiske målsætninger om blandt andet kollektiv vækst. Banen anlægges uden synergieffekter og der burde i stedet trækkes på udenlandske erfaringer og iværksættes flere samtidige tiltag til at styrke den kollektive transport.

Banedanmarks kommentarer:

Banen til Billund er en del af forliget om Togfonden, som udgør en stor satsning på jernbane, herunder en timemodel med superlyn til 10 byer.

Natur

57K, Vejle Kommune, påpeger at den supplerende VVM-redegørelse ikke fører til ændringer i Vejle Kommunes vurdering for natur og landskab. Vurderingen er derfor fortsat, at den nordlige delstrækning (den midterste linjeføring af de 3 delstrækninger) har en væsentligt større negativ påvirkning af natur og især af landskabet set i forhold til de to andre linjeføringer - den sydlige delstrækning og Gadbjergdelstrækningen. Gadbjergdelstrækningen har mindst påvirkning. Endvidere er det Vejle Kommunes vurdering, at der ikke er væsentlig forskel på den sydlige linjeføring og Gadbjerg-linjeføringen ud fra en naturmæssig betragtning.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark takker for Vejle Kommunes høringssvar og noterer sig, at Vejle Kommune ønsker, at det skal fremgå klart, at den Nordlige Jellingløsning har en væsentlig større negativ påvirkning af landskabet set i forhold til hhv. Sydlig Jellingløsning og Gadbjergløsningen, der begge har en moderat påvirkning. Som det fremgår af fagnotatet, medfører den nordlige Jellingløsning samlet set den største negative påvirkning. Endvidere er Banedanmark enig i, at der for den sydlige linjeføring og Gadbjerg linjeføringen, ikke er den store forskel i graden af påvirkning, men der dog er en lidt større påvirkning ved Gadbjergløsningen.

57K, Vejle Kommune, fremhæver I forhold til landskabets værdier, at den nordlige delstrækning har en væsentligt større negativ påvirkning af landskabet set i forhold til de to andre linjeføringer - sydlige delstrækning og

Gadbjergdelstrækningen. Det nye tillæg vil faktisk bidrage til en yderligere forringelse af landskabet i forhold til det oprindelige forslag. Dette genspejles ikke i det nye tillæg til VVM-redegørelsen. Den sydlige delstrækning og Gadbjergdelstrækningen har en mere moderat påvirkning af landskabet. Gadbjergløsningen vurderes at have mindst påvirkning.

Banedanmarks kommentarer:

I opsummeringen til tillæg til VVM-redegørelsen henvises til påvirkningen beskrevet i høringsudgaven 2018, hvor det fremgår, at den nordlige delstrækning medfører den største påvirkning af landskabet.

Gradbøjningen af væsentlighedsvurderingen (brugen af begrebet "væsentligt større negativ") er ikke foretaget ved nogen miljøemner til de tre delstrækninger. Denne sammenligning og brug af begrebet indgår ikke i metoden til VVM-redegørelsen.

26B gør opmærksom på en flagermus bestand nær sin ejendom, som er fredet, og banen (Gadbjerglinjen) bør derfor flyttes.

34B påpeger det kommunale projekt "Genetablering af Rostrup Mose", som er i forlængelse af istidsområdet hvor banen planlægges etableret. Man bør kigge på hele naturområdet fra regionalt hold.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark er opmærksom på flagermus i området, som er eftersøgt via en baseline undersøgelse, der er beskrevet i fagnotatet "Natur og overfladevand". Derudover er der mulighed for at anvende en række afværgeforanstaltninger for at beskytte bestanden af flagermus.

Projektet "Genetablering af Rostrup Mose", som er et vådområdeprojekt, ligger i en afstand fra baneanlægget, som gør at det ikke forventes at banen vil påvirke projektet.

Landbrugsforhold

Ifølge 48B vil Ny bane til Billund for landbruget betyde, at der skal findes et andet erhverv, da alle store landbrug i området ligger på samme side af banen, så jordfordelingen vil være en umulig opgave. Selv om man skulle få tildelt erstatningsjord, vil det give væsentlige udfordringer, i det der ikke er markvanding på ret meget nabojord, men på al den der eventuelt byttes. Selvom om der vil være en erstatning for jorden, vil landbrugsejendommen ikke være noget værd. Man vil være stavnsbundet.

48B påpeger, at de store maskiner der er i landbruget i dag så vidt muligt ikke skal køre på offentlig vej, da mange er over 4 meter brede. I dag er der adgang til alle markerne uden at skulle på offentlig vej, det vil man ikke

kunne hvis banen kommer. Endvidere er de små lokale veje i området så smalle, at landbrugsmaskiner fylder hele vejens bredde selv.

Banedanmarks kommentarer:

Når en jernbane gennemskærer et område med landbrugsjord, vil mange landmænd opleve, at deres jord bliver skåret igennem. I anlægsprojekter skal der altid tages stilling til om, der kan ske jordfordeling jf. § 13, stk. 2 i [Bekendtgørelse af lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom](#), hvor Landbrugsstyrelsen skal afgive en udtalelse om jordfordeling. Ekspropriationskommissionen skal godkende jordfordelingsplanen ved ekspropriationen. Formålet er at mindske de gener, som baneanlægget påfører driften af den enkelte ejendom. Det kan fx ske ved, at to eller flere grundejere får omfordelt en del af deres jordarealer, så de ikke kommer til at eje små arealer, der ikke ligger i tilknytning til hovedejendommen.

Såfremt Banedanmark forårsager skade på en lodsejers grund, f.eks. på markvandingsanlæg, nedsivningsanlæg og dræn vil dette blive erstattet. I forbindelse med omvejskørsler er det ekspropriationskommissionen, som tager stilling til, om en erhvervsvirksomhed opfylder betingelserne for tilkendelse af erstatning, samt erstatningens størrelse. Er lodsejeren ikke enig i erstatningen, kan denne påklage erstatningens størrelse til taksationskommissionen.

Information

13B, 15B, 36B mener at der har været utilstrækkelig information omkring projektet og projektændringerne. 36B mener denne problemstilling går helt tilbage til idefasehøringen.

37B mener at det er urimeligt at Sydlig Jelling fortsat er i spil efter mere end 4 års kamp mod linjeføringen.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark har stor forståelse for de frustrationer, som beslutningsprocessen kan medføre og kan oplyse at der afleveres beslutningsgrundlag og det samlede materiale til forligskredsen bag Togfonden i slutningen af 2018. På baggrund af dette materiale kan der træffes beslutning om linjeføring og eventuelt tidspunkt for udførelse.

Banedanmark har igennem processen forsøgt at informere bredt om projektet i de offentlige høringer. Den offentlige høring er netop en mulighed for at komme med bemærkninger til projektet. Indkomne hørings svar vedlægges beslutningsgrundlaget og besvares i dette høringsnotat.

Såfremt projektet bliver vedtaget vil der i de næste faser blive kommunikeret målrettet i forbindelse med de forskellige anlægsarbejder

Høringen 11. januar-11.marts

16B, 21B, 22B, 62B finder det utilfredsstillende, at der ikke er adgang til de mange tidligere indsendte hørings svar i forbindelse med den offentlige høring fra 11. januar til 11 marts. Det er uklart, hvorvidt hørings svarene er behandlet.

Banedanmarks kommentarer:

Grundet den store mængde hørings svar Banedanmark modtog i forbindelse med høringen af VVM-redegørelsen i perioden 11. januar – 11. marts har der været en relativ lang sagsbehandlingstid. De modtagne hørings svar er alle behandlet og besvaret i et høringsnotat og forslag til projektændringer, der kan bidrage til at forbedre projektet indenfor de økonomiske og miljømæssige rammer, er alle blevet undersøgt nærmere. I forhold til offentliggørelse er det praksis at høringsnotat, anlægsoverslag samt beslutningsgrundlag først offentliggøres efter det er afleveret. Banedanmark forventer at aflevere til forligskredsen bag Togfonden i november 2018.

Andet

17B påpeger, at VVM-redegørelsen ikke oplyser om, at Billundbanen medfører nedlægning af flere lokale busruter, og netop derfor er det vigtigt, at Nord- og Nordvestjylland ikke bliver glemt i den fremtidige trafikstrategi.

Banedanmarks kommentarer:

Det er korrekt at flere lokale busruter påvirkes af Ny bane til Billund, men hvorvidt det bliver nødvendigt at nedlægge ruter, afhænger i høj grad af hvilken løsning, der beslutes, samt om det beslutes at anlægge flere overkørsler. Vælges det at anlægge yderligere overkørsler på projektet, vil det væsentlig reducere omvejskørslen. I forhold til busplanlægning kan Banedanmark endvidere oplyse at Sydtrafik driver og planlægger busser på bestilling fra kommunerne. Efter Banedanmarks vurdering vil der fortsat kunne være gavnlig busbetjening i området.

57K, Vejle Kommune påpeger en fejl i kortmaterialet i fagnotatet "Grundvand og drikkevand" fra januar 2018.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark har genbesøgt fagnotatet samt kortmaterialet, som Vejle Kommune henviser til, og er enige i at kortet i kap. 5 side 18 afsnit 5.1 "Drikkevandsinteresser" i fagnotatet ikke viser de opdaterede udpegninger. Kortet vil blive opdateret, så det matcher figur 9 i afsnit 5.5 Vandindvinding på side 43.

Hørings svar behandlet i tidligere høringsnotat

3B er bekymret for støjniveauet i forbindelse med banen og mener, at stationsplaceringen bør være ved lufthavnsiden. 3B, 42B påpeger endvidere, at de allerede er påvirket af flystøj samt omfartsvejen.

60B mener, at før Billundbanen realiseres skal Vejle, Jelling, Gadbjerg, Herning, Holstebro, Struer og Billund knyttes sammen.

14B mener, at Banedanmark i forbindelse med Gadbjergløsningen bør forlænge banen og implementere den som en del af Farreløsningen. Dertil er udarbejdet bilag, hvori det argumenteres for banestrækningen over Farre samt et linjeføringsforslag i Billund Lufthavn.

8B har i sit høringssvar listet en række udbygningsmuligheder såsom opgradering i Grejsdalen, dobbeltspor Vejle-Herning, dobbeltspor Jelling-Vejle, integrering af Billund-banen i det nationale net m.m. Grejsdalen påpeges endvidere at være særlig problematisk i den fremtidige jernbaneudvikling, og et område som 8B mener bør undersøges nærmere i forbindelse med Billund-banen. 38B påpeger ligeledes at en udbygning af Grejsdalen er nødvendig i forbindelse med Billund banen

32B spørger til støjpåvirkningen i forbindelse med den øgede drift på eksisterende bane. Stigningen fra to til seks i timen har Banedanmark vurderet ikke giver anledning til en ændring. 32B påpeger, at kommer der et tog seks gange i timen stedet for kun to, og støjen er den samme pr. tog, så er det vel også et spørgsmål om, hvor generende det netop vil være med tre gange så mange tog i timen, og altså ikke kun et spørgsmål om decibel pr. tog. Er det noget man har forholdt sig til i undersøgelserne?

37B, 65B mener, at landsbyerne med ændringerne i den supplerende VVM-reddegørelse uforandret kan se frem til et totalt tab af natur-, kultur-, herligheds- og ejendomsverdier samt voldsomt forringede livsvilkår.

14B, 37B mener, at processen omkring projektet har været urimelig, og vurderer at linjeføringerne er ugennemtænkt tegnet gennem velfungerende landsbyer og naturskønne områder. 14B, 37B synes derved, at der er lagt for stor vægt på rejsetiden, fremfor menneskene, der påvirkes. Sydlig Jellingløsning bør fjernes fra projektet.

39B påpeger, at området vil blive mindre attraktivt for købere hvis Ny bane til Billund anlægges.

39B undres over besparelsen på 4 minutter, når de rejsende til lufthavnen alligevel skal vente op til 2 timer før afgang.

41B spørger, hvorvidt dieseltoget op gennem Grejsdalen bliver mindre forurenende, hurtigere, eller mere brugervenligt end den nuværende buskørsel?

61F, 62B savner fokus på Gadbjerglinjen, som med relativt få ændringer ifølge 61F, 62B vil kunne gøres endnu billigere og mere skånsom mod natur og lokalbefolkning. 61F har tidligere fremsendt forslag, som ikke er blevet indarbejdet, hvilket man er uforstående overfor.

63B fremhæver, at Jellingløsningerne vil medføre voldsomme ekspropriationer og store ulemper for beboerne langs linjeføringen, samt stort værditab for 63Bs egen ejendom.

64B som driver et økologisk kvægbrug på Sydlig Linjeføring, gør opmærksom på en række økologiske forhold som ikke kan overholdes med den nuværende linjeføring. Er 64B nødsaget til at reducere sit areal og derved sin drift, vil landbruget ikke længere være rentabelt.

72B fremhæver at en banelinje er meget dyr i forhold til en busløsning og fremhæver, at der ingen fortrydelsesret er på en bane.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark gør opmærksom på, at der i forbindelse med den tidligere afholdte VVM-høring blev modtaget høringsvar lignende de ovenstående. De er derfor allerede behandlet i det respektive høringsnotat og der henvises hertil for en besvarelse.

Høringsnotatet kan findes på Banedanmarks hjemmeside.

Både det tidligere høringsnotat samt indeværende høringsnotat vil blive afleveret til forligskredsen bag Togfoden i efteråret 2018 og indgå som en del af beslutningsprocessen. Det vil herefter være politikerne, som tager stilling til, om projektet skal gennemføres og hvilken linjeføring, der skal bygges.

Bilag 1: Oversigt over hørings svar

Nedenfor følger en oversigt over de indkomne hørings svar. Hørings svar fra borger møderne indgår i de enkelte kategorier.

I nogle tilfælde optræder de samme afsendere af hørings svar flere gange eller med flere hørings svar, f.eks. i de tilfælde hvor en borger har skrevet både som enkeltperson og som talsmand for en forening eller gruppe af borgere. I de tilfælde har de enkelte afsendere af hørings svar fået flere numre på listen.

Navngivningen af afsendere af hørings svar følger denne metodik:

- B= Borger
- F = Forening/Interesseorganisation
- K= Kommune
- V= Virksomhed

Indsender	Nummer	Kategori
Frederik Bach-Friis	1	B
Jens Jørgen Mortensen	2	B
Solveig Schrøter	3	B
Rita Sundstrøm	4	B
Thomas Lauritsen	5	B
Leif Truelsen	6	B
Keld Thuesen 1:2	7	B
Arne Lund	8	B
Torben Kristiansen	9	B
Bente Kristiansen	10	B
Susanne og Frank Buhl Knudsen	11	B
Billund Kommune	12	K
Ejlif Møller Nielsen	13	B
Jørgen Braad	14	B

Annette Møller Nielsen	15	B
Torben Andersen	16	B
Louise Munk	17	B
Jørgen Madsen	18	B
Helena Madsen og René Foss	19	B
Laila Vestergaard Andersen	20	B
Thomas Kafton	21	B
Anne Sigh	22	B
Hanne Elsborg	23	B
Erik Vibjerg	24	B
Bjarne Karecki	25	B
Anna og Lars Bak Nielsen	26	B
Birthe og Niels Kjeldsen	27	B
Bente Gjødsbøl Højsager	28	B
Jens Peter Kafton	29	B
Steen Aagaard Honoré	30	B
Helle Friis Buhl	31	B
Allan Schmidt Vibe	32	B
Sonja og Asger Buhl	33	B
Jette og Steen Jungdal	34	B
Egon Munk- Andersen	35	B
Lone Jensen	36	B
Inger Kafton og Dan Rohde Foss	37	B
Keld Thuesen 2:2	38	B
Rita og Knud Lomholt	39	B
Mathilde Møller Thomsen	40	B
Birgit Bergemann	41	B
Kurt Jakobsen	42	B
Lars Tackmann	43	B
Kim Heldt Sørensen	44	B
Marlene Kirk	45	B
Jane Kjær Johansen	46	B

Jan Ibsen	47	B
Matilde og Søren Poulsen	48	B
Joan Ibsen	49	B
Leif Gjødsbøl	50	B
Mette Gram Bjørnskov	51	B
Jørn Hedensted	52	B
Daniel Pedersen	53	B
Mads Pedersen	54	B
Per Pedersen	55	B
Bodil Pedesen	56	B
Vejle Kommune	57	K
Tove Høi Kristiansen	58	B
Bøje Kristiansen	59	B
Hans Jørn Lindgaard	60	B
Borgergruppen Åst-Mørup-Gadbjerg v. Erik Hansen	61	F
Lene og Erik Hansen	62	B
Inger og Erik Jensen	63	B
Kirsten og Torben Hørlyck Jørgensen	64	B
Jane og Arne Tinnesen	65	B
Mette Jørgensen	66	B
Bredsten/Gadbjerg vælgerforening v. Anders Jørgensen	67	F
Gadbjerg Borgerforening v. Anders Jørgensen	68	F
Gadbjerg menighedsråd v. Anders Jørgensen	69	F
Anders Jørgensen	70	B
Henrik Skjødt	71	B
Ruth og Jens Ole Madsen	72	B
Thomas Buhl	73	B