



Teknik og Miljø
Rådhuset, Rådhuspladsen 1, 8000 Århus C

trm@trm.dk
cc mcs@trm.dk; smm@trm.dk

21. december 2021
Side 1 af 1

Svar på høring om anlægslov for ombygning af Aarhus H

Transportministeriet har sendt et lovforslag om ombygning af Aarhus H i høring med frist til den 5. januar 2022.

Med lovforslaget lægges der op til følgende forhold:

- At man ophæver klageadgangen for afgørelser efter miljøbeskyttelsesloven m.m., dog med en undtagelse om at anlægsmyndigheden kan påklage afgørelser til transportministeren.
- At transportministeren kan fastsætte regler om forurening og gener
- At transportministeren ved anvendelsen af reglerne skal tilbyde kompensation og at klager kun kan ske til transportministeren

Aarhus Kommune finder det retssikkerhedsmæssigt betænkeligt, at transportministeren gives hjemmel til at regulere egne arbejder, og at der dermed ikke er en funktionel adskillelse mellem bygherre og myndighed.

I forhold til anlægsloven for ombygningen af Aarhus H har transportministeriet væsentlige økonomiske interesser i projektets fremdrift og kan derfor ikke betegnes som uafhængig i den henseende.

Aarhus Kommune har i forbindelse med elektrificeringen i to tilfælde måtte meddele påbud i forbindelse med ombygning af broer, da der ikke blev taget hensyn til naboernes muligheder for nattesøvn. I det ene tilfælde er der over 2.000 boliger, som påvirkes i flere uger om natten over den sædvanlige støjgrænse. I en anden verserende sag er det over 9.000 boliger, der vil blive påvirket. Forskning har vist, at støj er både en gene og potentielt en sundhedsfare, herunder med øget risiko for hjertekarsygdomme og demens.

Det er desuden betænkeligt, at transportministeren lægger op til at fjerne muligheden for at klage samt muligheden for, at klagerne behandles af en myndighed, der er uafhængig af Transportministeriet.

Det skal også bemærkes, at de foreslåede indskrænkninger ikke er miljøvurderet, hvilket umiddelbart vurderes at være i strid med EU-retten (direktivet om Miljøvurdering af planer og programmer).

Aarhus Kommune skal opfordre til, at lovforslaget ikke gennemføres.

Med venlig hilsen

Bünyamin Simsek
Rådmand

Henrik Seiding
Direktør

TEKNIK OG MILJØ

Aarhus Kommune
Rådhuset
Rådhuspladsen 2
8000 Aarhus C

Sag: 21/112664

Til Transportministeriet og Vejdirektoratet

e-mail til: seca@vd.dk, nfc@vd.dk, mcs@trm.dk,
mmm@trm.dk

Dok. ansvarlig: MEH
Sekretær:
Sagsnr: s2021-1549
Doknr: d2021-39485-7.0
5. januar 2022

Høringssvar til tre anlægslovforslag

Dansk Energi har modtaget tre lovforslag i høring fra Transportministeriet og Vejdirektoratet om anlægsprojekter, der skal gennemføre dele af Infrastrukturplan 2035.

Det drejer sig om *Forslag til lov om ombygning af Aarhus H, Forslag til lov om udvikling af statsvejnettet, ophævelse af lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund og ændring af ligningsloven og Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.*

Fælles for lovforslagene er, at de indeholder enslydende bestemmelser om ledningsarbejder og på den baggrund afgiver Dansk Energi et samlet høringssvar for de tre lovforslag.

Indledningsvist skal det bemærkes, at Dansk Energi kan tilslutte sig Dansk Ledningsejerforums høringssvar af 21. december 2021.

Derudover har Dansk Energi følgende supplerende bemærkninger:

Elforsyningsområdet og elnettet er helt afgørende for den elektrificering, som vi som samfund står overfor, som led i den grønne omstilling. Det vil i de kommende år betyde betragtelige investeringer i elnettet så det kan tilpasses en omlægning af såvel energiproduktion og kunde grupper som en øget efterspørgsel efter el. Der ligger derfor allerede en stor omstillingsopgave for elnetselskaberne og der er samlet set tale om store værdier.

Det virker derfor både ukoordineret og samfundsøkonomisk u hensigtsmæssigt at en stor infrastrukturplan tilsyneladende rulles ud uden at omkostningerne eller implikationer for f.eks. elnetselskaberne og dermed i sidste ende elkunderne ved omlægning af ledningsnettet, synes at være synliggjort. Det fremgår af lovforslagene, at det er ledningsejer og dermed elforbrugerne i det konkrete område, der ender med hele regningen for omlægningen. Dette er helt uacceptabelt.

Det er u hensigtsmæssigt, at der ikke allerede i planlægningsfasen af større infrastrukturprojekter tages hensyn til eksisterende eller planlagte ledninger, når der f.eks. planlægges en linjeføring. Dansk Energi kan konstatere, at det har været kutyme at et lovforslag tager udgangspunkt i en konkret VVM-vurdering af en linjeføring, som så bliver ophøjet til lov, men der ses ikke at være inddraget hensynet til ledninger allerede i planlægningsfasen. Det kan potentielt medføre at der vælges en

linjeføring, der er uforholdsmæssig dyr for ledningsejer og dermed i sidste ende den enkelte elkunde. Det sikrer ikke den samfundsøkonomiske bedste model og det vil alt andet lige fordyre den grønne omstilling ved anvendelsen af gæsteprincippet på denne måde.

Dansk Energi vil opfordre Transportministeriet til at redegøre for om og hvordan der tages højde for omkostninger til flytning af forsyningsinfrastruktur i bagvedliggende samfundsøkonomiske beregninger.

Når elnetselskabet skal omlægge ledninger, vil regningen for omlægningen i sidste ende blive sendt til kunderne i det pågældende afgrænsede netområde. Netselskaberne i Danmark har en vidt forskellig størrelse og dermed med et vidt forskelligt antal kunder. Sker omlægningen i et område med mange kunder vil regningen alt andet lige blive lavere end hvis omlægningen sker i et område med få netkunder. Det kan medføre en skævvridning i forhold til den betalingsbyrde som elkunderne pålægges. Det er ikke være hensigten, at nogle borgere i Danmark skal bære omkostningen for en national infrastrukturplan, som må antages at komme alle borgere i Danmark til gode.

Vi er nødt til at stille spørgsmålstejn ved en ukritisk anvendelse af gæsteprincippet i nationale anlægsprojekter, som kan betyde at regningen for en omlægning lander hos nogle borgere og virksomheder mens andre ikke rammes, og at forsyningerne må foretage store omlægninger og måske bliver udfordret i forhold til at kunne varetage forsyningen.

Det kan samtidigt i den forbindelse konstateres, at bemærkningerne, særligt til § 8, stk. 2 i lovforslagene, ikke synes at være helt fyldestgørende i forhold til den nyeste retspraksis, herunder fem verserende sager ved Højesteret på området for gæsteprincippetⁱ. I den forbindelse skal særligt henvises til U2021.34 72 HK – Nyboder-sagen, VLD af 7. januar 2021 – Kriegers Flak, og VLD af 29. januar 2021 om Holstebro motorvej. Bemærkningerne til lovforslaget tager dermed ikke højde for den seneste retspraksis på området og det kan få den konsekvens, at der skabes en lovgivning, der ikke følger med praksis på området.

Dansk Energi vil derfor samlet set opfordre Transportministeriet til at genoverveje de foreslåede bestemmelser i §§ 8-10 i lovforslagene.

Med venlig hilsen
Dansk Energi



Mette Louise Horneman

ⁱ jf. Tidsskrift for Miljø, oktober 2021 af professor, dr. Jur. Peter Pagh om "hvornår er en ledning gæst på en ejendom".

Til Transportministeriet og Vejdirektoratet

e-mail til:

seca@vd.dk, nfc@vd.dk, mcs@trm.dk, mm@trm.dk

Den 21. dec. 2021

Fælles høringssvar til tre anlægslovforslag (forslag til lov om ombygning af Aarhus H, forslag til lov om anlæg af den 3. limfjordsforbindelse samt forslag til lov om udvikling af statsvejnettet mv.)

Dansk Ledningsejerforum takker for muligheden for at give høringssvar, men finder det problematisk at lovforslagene kan give anledning til en økonomisk skævvridning, fordi ombygning og udvikling af vejnettet forskellige steder i landet tjener en regional interesse, men de lokale borgere/forbrugere kommer til at betale for omlægningen af ledningerne, da de anvender ledningsnettene.

Dansk Ledningsejerforum (DLF) – bestående af DANVA, Dansk Energi, DGC, FDA, Dansk Fjernvarme, Danske Vandværker og tdc net – har noteret, at Transportministeriet den seneste måned har sendt flere udkast til lovforslag om anlægsbyggerier i høring – med svarfrist i begyndelsen af januar 2022. Det drejer sig om forslag til lov om ombygning af Aarhus H., forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse samt forslag til lov om udvikling af statsvejnettet forskellige steder i landet.

Det fremgår af lovbemærkningerne til de udsendte udkast til lovforslag, at gennemførelsen af anlægsprojekterne gør det nødvendigt at flytte eller omlægge en række forskellige typer forsyningsledninger, og at det forudsættes, at flytning og omlægning af ledninger til placering på ejendomme tilhørende tredjemand som udgangspunkt sker ved frivillig aftale herom eller ved ekspropriation med hjemmel i lovgivningen for vedkommende forsyningselskab.

Lovforslagene indeholder alle enslydende regler i §§8-10 om udførelse af og betaling for ledningsarbejder nødvendiggjort af projektets gennemførelse, herunder regler om flytning og omlægning af ledninger og om behandlingen af eventuelle tvister om erstatning for ledningsarbejder mv. I lovbemærkningerne præciseres reglerne anvendelse i forhold til det lovbestemte gæsteprincip i vejlovens § 77 – og det ulovbestemte gæsteprincip, som fastlagt ved flere Højesteretsdomme – og som fortsat løbende udvikles gennem retspraksis.

DLF vurderer, at de foreslåede regler har til formål at fremme en kommende gennemførelse af de politisk aftalte anlægsbyggerier ved at præcisere og ”indhegne” gældende regler og praksis om flytninger af og betaling for nødvendige ledningsarbejder i forbindelse med anlægsbyggerierne.

DLF hæfter sig især ved det fastlagte hensyn til ledningsejere i § 9, stk. 1 om, at anlægsmyndigheden – så tidligt som muligt – skal drøfte et planlagt arbejde med ledningsejere med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter.

DLF mener, at der ved planlægning og etablering af anlægsbyggerier altid skal tages størst muligt hensyn til nedgravede ledninger mv. for at undgå unødvendige og bekostelige ledningsflytninger – en regning som i sidste ende skal betales af forbrugerne. Vi mener, at anlægsmyndigheden som det første skal søge ledningsoplysninger for det sted, hvor anlægsprojektet påtænkes gennemført - og såfremt der er ledningsejere på det pågældende sted – gå i forudgående dialog med disse ledningsejere for i fællesskab forsøge at finde en løsning, så unødvendige og bekostelige ledningsflytninger undgås. Det er i den forbindelse væsentligt at bemærke, at det f.eks. kan være el-, vand- og varmekunderne i et afgrænset område, hvor omlægningen skal finde sted, der kommer til at betale hele omkostningen. Den anvendte model har derfor også en indbygget skævvridning i sig - i forhold til hvilke borgere og virksomheder, der kommer til at betale for en sådan omlægning.

De udsendte udkast til lovforslag indeholder beregninger af de økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner (anlægsudgifter), men ikke for erhvervslivet – i form af estimerede omkostninger til ledningsflytninger. Da det ofte er meget bekosteligt at flytte eller omlægge forsyningsledninger i forbindelse med gennemførelsen af større anlægsbyggerier (fx udgør de samlede omkostninger til ledningsomlægninger i forbindelse med etablering af letbanen på Ring 3 **omkring 1 milliard** kr.) bør lovforslagene i sagens natur indeholde en beregning af de forventede økonomiske konsekvenser for berørte forsyningsselskaber, så de samfundsøkonomiske omkostninger ved de mange ledningsarbejder, som må forventes at blive en konsekvens af de politisk aftalte anlægsprojekter, indgår i det endelige beslutningsgrundlag. Vi skal derfor opfordre Transportministeriet til at iværksætte en kortlægning af berørte forsyningsselskaber med sigte på at estimere de forventede omkostninger til ledningsflytninger.

Med venlig hilsen

Christian Berg

Formand for Dansk Ledningsejerforum

Notat



Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

DSB's bemærkninger: Ekstern høring over lovforslag om ombygning af Aarhus H

Koncern-sekretariatet

4. januar 2022

DSB skal først og fremmest takke for hørings muligheden.

DSB har følgende bemærkninger:

DSB
Telegade 2
2630 Taastrup
CVR 25 05 00 53

Direkte 24689692
isle@dsb.dk
www.dsb.dk

- Til kapitel 3: vedr. Perronforlængelse skal det bemærkes, at 1 NT togsæt er 109,4 meter lang. Det vil sige ca. 330 meter, når der kobles 3 togsæt. Med en perronlængde på 320 meter vil alle passagerdøre være inden for perronen, men lokomotivførerdøren vil være udenfor.
- Til Kapitel 4: vedr. Ledningsarbejder m.v. vil DSB gerne have indføjet eller præciseret, at aftalte bestemmelser i Bodelingen mellem DSB og Banestyrelsen, nu Banedanmark, også vil være gældende i forbindelse med ombygningen af Aarhus H.

DSB's generelle bemærkninger:

- DSB er bekymret ift. vores værksteder og klargøringsfaciliteter og nødvendigheden for, at de 24/7 skal kunne fungere fuldt ud for, at DSB kan opretholde driften. DSB må dermed gerne involveres så tidligt som muligt i planlægning af projektet.
- Ligeledes bedes anlægsmyndigheden i sin projektering og planlægning af projektet, herunder ift. arealer og ejendomme, som eksproprieres midlertidigt og permanent, at tage hensyn til DSB arealer og ejendomme, som er driftskritiske, således at disse påvirkes mindst muligt.

Til: trm@TRM.dk (Mail TRM), smm@TRM.dk (TRM Søren Møller Madsen)
Fra: Gry Midttun (gmi@fbr.dk)
Titel: Høringssvar: Lovforslag om ombygning af Aarhus H
Sendt: 05-01-2022 22:35
Bilag: image001.png;

Forbrugerrådet Tænk har med glæde konstateret, at der nu foreligger et udkast til lovforslag til ombygningen af Aarhus Hovedbanegård med fokus på en helhedsorienteret løsning, der tilgodeser bylivet i Aarhus og på sigt vil give en tiltrængt hastighedsopgradering, som kan være med til at sikre en attraktiv, robust togtrafik i fremtiden.

Vi finder det endvidere positivt, at arbejdet med ombygning af Aarhus Hovedbanegård så vidt muligt vil blive tilrettelagt med henblik på at reducere de trafikale påvirkninger for passagererne og togoperatørerne på Aarhus H således, at passagerflowet generelt kan blive opretholdt i anlægsperioden. Det er dog umiddelbart vanskeligt at gennemskue det fulde projekt på baggrund af det forholdsvis utydelige kort, som er inkluderet i lovforslaget, ligesom vi gerne havde set yderligere kortdokumentation. Forbrugerrådet Tænk mener, at det havde været hensigtsmæssigt, hvis man fx havde inkluderet kort, der viste opdelingen af perron 7 i en A og B sektion og i mere udførlig grad havde forklaret princippet bag et hollandsk kryds. De mangelfulde kort og forklaringer gør det vanskeligt at forholde sig til, om der også på lang sigt er tale om den bedst mulige fremtidssikrede løsning i ombygningen af Aarhus Hovedbanegård.

Forbrugerrådet Tænk finder det også vigtigt, at ombygningen ikke fordyrer eller vanskeliggør en eventuel senere ombygning af Aarhus H fra sækbanegård til gennemkørsel, selvom den er fravalgt i denne omgang. En videreførelse af sporene under banegårdshallen, så togene kan fortsætte igennem stationen imod Aalborg, vil give den bedste trafikafvikling og det største potentiale for udvikling af togtrafikken i Jylland. En hastighedsopgradering til Nord- og Vestjylland vil fx være et must, hvis det i fremtiden besluttes at bygge en Kattegatforbindelse. Vi ser af samme grund også gerne, at man laver en fremtidssikring af perronerne, så man på sigt vil kunne udvide kapaciteten og køre med 4 togsæt, idet en række af IC-togene allerede nu kører med 3 vognsæt. Samtidig bør nedlægning af Bro L udenfor Aarhus Hovedbanegård ikke forringe muligheden for etablering af en fremtidig shunt, hvor godstogsdriften kan ledes uden om Aarhus. Selvom der ikke på nuværende tidspunkt er omfattende godstrafik nord for Aarhus, kan det ikke udelukkes, at der vil komme det fremover, set i lyset af bestræbelserne på omlægningen af godstrafik fra vej til skinner samt den europæiske indsats på området. Erfaringerne fra Ringsted har allerede vist, at en efterfølgende ombygning/kapacitetsudvidelse kan blive en voldsomt bekostelig affære.

Forbrugerrådet Tænk har desuden konstateret, at spørgsmålet om tilgængelighed ikke er adresseret i lovforslaget; men går ud fra, at man i forbindelse med ombygningen af Aarhus Hovedbanegård vil lægge vægt på at leve op til de krav om tilgængelighed for personer med et handicap, som fremgår af handicapkonventionen.

I Forbrugerrådet Tænk havde vi gerne set, at man sammen med lovforslaget havde fremlagt en plan for den kommende afvikling af togbusser, letbanetog og øget vejtrafik i forbindelse med ombygningen af Aarhus Hovedbanegård. Vi vil i den forbindelse gerne opfordre til, at passagererne inddrages i dialogen med Aarhus kommune, DSB, Arriva og Letbanen for at sikre, at de bedste trafikale løsninger stemmer overens med passagerernes behov og ønsker. Det samme gælder for etableringen af den midlertidige cykelparkering.

Af lovforslaget fremgår det desuden, at afviklingen af togbusser på Banegårdspladsen foran Aarhus H under totalafspærringen i fase 7 vil være vanskelig, hvorfor holdepladserne evt. vil blive flyttet til andre letbanestationer. Også her vil vi gerne opfordre til, at man tager passagererne med på råd og så vidt muligt ikke omlægger trafikken væk fra Banegårdspladsen, idet data med tydelighed viser, at et øget antal skift på rejsen i brugernes øjne er med til at gøre kollektiv trafik mindre attraktiv. Det er ligeledes vores erfaring, at længerevarige spor- og anlægsarbejder ofte resulterer i et permanent fald af brugere af den kollektive trafik. Vi vil derfor opfordre til, at der efter endt anlægningsarbejde finansieres og etableres en reel indsats for at tiltrække passagererne til den kollektive trafik på ny.

Med venlig hilsen

Mette Raun Fjordside
Vicedirektør

Gry Midttun
Politisk rådgiver, kollektiv transport

Forbrugerrådet Tænk

T +45 7741 7755 / M +45 4188 1604 / taenk.dk
Fiolstræde 17 B / Postboks 2188 / 1017 København K



Fra: Transportministeriet - sikkermail SEPO [<mailto:trm@trm.dk>]

Sendt: 29. november 2021 16:25

Til: Advokatsamfundet <samfund@advokatsamfundet.dk>; abf@abf-rep.dk; mail@abtm.dk; Arriva <info@arriva.dk>; Høringer@bane.dk <hoeringer@BANE.dk>; BRS <brs@brs.dk>; bl@bl.dk; libp@di.dk; mail@busogtog.dk; info@cflcargo.dk; cowi@cowi.com; info@danskelejere.dk; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; info@banegods.dk; Dansk Byggeri <info@danskbyggeri.dk>; Dansk Erhverv <hoeringssager@danskerhverv.dk>; dhf@danskhandicapforbund.dk; Danske Handicaporganisationer <dh@handicap.dk>; Dansk Industri <di@di.dk>; dj@djf.dk; rpr@danskeenergi.dk; Dansk Metal <metal@danskmetal.dk>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Danske Advokater <mail@danskeadvokater.dk>; mail@danskeboligadvokater.dk; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; kontakt@danskeudlejere.dk; rail.dk@deutschebahn.com; Den Danske Dommerforening <dommerforeningen@gmail.com>; dch@dch.dk; DSB <dsbpost@dsb.dk>; EjendomDanmark (info@ejd.dk <info@ejd.dk>; ejl@ejl.dk; pm@adv-martinelli.dk; Erhvervsstyrelsen - Hovedpostkasse <erst@erst.dk>; Fælles Fagligt Forbund (3F <3f@3f.dk>; foa@foa.dk; PassagerPulsen <PassagerPulsen@fbr.dk>; Fritidshusejernes Landsforening (sekretariat@mitfritidshus.dk <sekretariat@mitfritidshus.dk>; info@greencargo.com; Havarikommissionen <aib@havarikommissionen.dk>; info@hectorrail.com; Trafik-jernbane@hk.dk; Jernbanenævnet - Info <info@jernbanenaevnet.dk>; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; Landdistrikternes Fællesråd <mail@landdistrikterne.dk>; fh@fho.dk; llo@llo.dk; post@lokaltog.dk; mjba@mjba.dk; EM NH Miljø- og Fødevareklagenævnets <mfkn@naevneneshus.dk>; Movia <movia@moviatrafik.dk>; nj@nj.dk; sekretariat@parcelhus.dk; politi@politi.dk; kontakt@regionmidtjylland.dk; Rigsrevisionen - Info <info@rigsrevisionen.dk>; Kjeld Allan Larsen <kjeld.allan.larsen@gmail.com>; info@rgo.dk; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; SLKS hovedpostkasse <post@slks.dk>; SBF - Info <info@sbf.dk>; trf@trf.dk; Movia Trafik <mba@moviatrafik.dk>; info@trafikstyrelsen.dk; info@txlogistik.eu; post@aarhus.dk

Emne: Ekstern høring over lovforslag om ombygning af Aarhus H (Id nr.: 34532)

Til høringsparterne på vedhæftede høringsliste

Lovforslag om ombygning af Aarhus H sendes hermed i offentlig høring.

Se venligst vedhæftede høringsbrev samt udkast til lovforslag.

Med venlig hilsen

Mette C. Stisen

Fuldmægtig

Transportministeriet

Ministry of Transport

Togkontoret

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

mcs@trm.dk

Tlf.: 30636234

www.trm.dk

Til: trm@TRM.dk (Mail TRM)
Cc: mcs@trm.dk (TRM Mette Christine Stisen), smm@TRM.dk (TRM Søren Møller Madsen)
Fra: Anja Jaque, Transportgruppen (anja.jaque@3f.dk)
Titel: Høringssvar - Ombygning af Aarhus H - 2021-2734
Sendt: 06-12-2021 13:03
Bilag: image001.png;

3F Transportgruppen har med interesse modtaget ovennævnte høring, og vi skal i den forbindelse hilse velkommen, at der er taget højde for mange beskyttelseshensyn.

Dog savner vi, at det fremgår af materialet, at der skal være arbejdstagerbeskyttelse under anlægsarbejder. Dette kunne indskrives ved at kræve, at alt arbejdet, som udføres i forbindelse med projektet, skal foregå på danske vilkår ved sikring af overenskomst, der er forhandlet af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter på området eller vilkår, der svarer til dette niveau.

Venlig hilsen
f. Karsten Kristensen

Anja Jaque
Chefsekretær
3F Transportgruppen



3F Transportgruppen
Kampmannsgade 4
1790 København V.

Tlf.: 88 92 03 06
www.3f.dk

Til: Dir-sek@bane.dk (Banedanmark Direktionssekretariat)
Cc: MSLY@BANE.dk (Malte Stampe Lysgaard (MSLY)), MAHA@BANE.dk (Martin Ulrich Hansgaard BDK), hwhk@bane.dk (Heine Winter Heskjær BDK), LAO@TRM.dk (TRM Lars Olsen)
Fra: TRM Søren Møller Madsen (smm@TRM.dk)
Titel: Til BDK - Høringssvar fra Erhvervsstyrelsens vedr. forslag til lov om ombygning af Aarhus H
Sendt: 05-01-2022 12:33

Kære Banedanmark

Hermed et høringssvar mere fsva. ombygning af Aarhus H

Venlig Hilsen
Søren Møller Madsen
Fuldmægtig

Transportministeriet
Ministry of Transport
Togkontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 20 69 79 73
SMM@trm.dk
www.trm.dk

Fra: 1 - ERST Høring <hoering@erst.dk>
Sendt: 5. januar 2022 11:30
Til: Mail TRM <trm@TRM.dk>
Cc: TRM Mette Christine Stisen <mcs@TRM.dk>; TRM Søren Møller Madsen <smm@TRM.dk>
Emne: Erhvervsstyrelsens høringssvar vedr. forslag til lov om ombygning af Aarhus H(ERST Sagsnr: 2021 - 30416)

Kære modtager i Transport-, Bygnings- og Bolig ministerie

Erhvervsstyrelsen har modtaget høring vedr. forslag til lov om ombygning af Aarhus H

Høringssvar vedrørende forslag til lov om ombygning af Aarhus H

Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR) har modtaget lovforslaget i høring.

OBR har følgende vurdering af forslagens administrative konsekvenser for erhvervslivet samt bemærkninger til Transportministeriets vurdering af principperne for agil erhvervsrettet regulering.

Administrative konsekvenser

OBR har følgende bemærkninger om de administrative konsekvenser for erhvervslivet.

OBR vurderer, at lovforslaget ikke i sig selv medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet.

OBR bemærker dog, at lovforslaget giver hjemmel til udstedelse af bekendtgørelser, som kan indebære administrative konsekvenser for erhvervslivet, jf. lovforslagets § 6. De administrative konsekvenser ved lovforslagets bemyndigelsesbestemmelser vil blive vurderet i forbindelse med udmøntningen af bestemmelserne ved bekendtgørelser. OBR minder om, at udkast til bekendtgørelser skal sendes i præhøring til OBR via letbyrder@erst.dk så vidt muligt 6 uger før den offentlige høring.

Principper for agil erhvervsrettet regulering

Transportministeriet har vurderet, at principperne for agil erhvervsrettet regulering ikke er relevante for de konkrete ændringer i lovforslaget. OBR har ingen bemærkninger hertil.

OBR minder om, at udkast til erhvervsrettet regulering, jf. Vejledning om erhvervsøkonomiske konsekvensvurderinger og Vejledning om principper for agil erhvervsrettet regulering, bør sendes i høring hos OBR så vidt muligt 6 uger før den offentlige høring. OBR skal således dels vurdere de administrative konsekvenser for erhvervslivet og dels screene for ministeriets vurdering af principperne for agil erhvervsrettet regulering. Erhvervsrettet regulering sendes i præhøring hos OBR via letbyrder@erst.dk.

Kontaktperson vedrørende ovenstående bemærkninger:

Søren Wichmann Agerholm
Fuldmægtig
Tlf. direkte 35291938
E-post sorage@erst.dk

Med venlig hilsen

Annette Pia Andersen

ERHVERVSSTYRELSEN

Bedre Regulering

Dahlerups Pakhus
Langelinie Allé 17
2100 København Ø
Telefon: +45 35291000
Direkte: +45 35291653
E-mail: anpian@erst.dk
www.erhvervsstyrelsen.dk

ERHVERVSMINISTERIET

Erhvervsstyrelsen er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Læs mere om formål og lovgrundlag for databehandlingen på erhvervsstyrelsen.dk.

Hvis du sender følsomme oplysninger, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på [Virk](#).

På tide at trække i nødbremsen.

Med overskriften: *"Fremtidens tog kræver kæmpe ombygning af Aarhus H, og den kommer til at støje: Nu er sidste chance for at klage"*, fortæller Aarhus Stiftstidende, hvad der kommer til at ske i vores by i de kommende år. Det fremgår heraf, at der er noget helt galt – at noget slet ikke er i trit med den byudvikling, som Byråds kandidaterne gav udtryk for op til valget for kun få uger siden. Alle var enige om, at området mellem Ringvejen og E45 skal rumme lagt flere borgere end i dag, og udviklingen især skal foregå i dette område.

Allerede i dag har alle andre (ca. 285.000 århusianere) end dem, der bor inden for Ringgaden (ca. 65.000), store udfordringer med at komme ind til Aarhus H. Hvis Aarhus H fastholdes som den eneste banegård i Aarhus, bliver det fremover altså endnu mere problematisk at transportere sig til og fra toget i Aarhus H. Den manglende kundevenlighed med lange overfyldte transportveje resulterer i færre kunder og mere støj og CO₂-forurening, som stammer fra de århusianere, der bor uden for Ringvejen og fra dem, som bor i nabokommunerne.

Selv om man har fundet en billigere løsning end den oprindelige ombygning af Aarhus H, er den billigere løsning stadig meget kostbar. Dertil kommer, at mange broer inden for Ringvejen skal udsættes for en nødvendig og ligeledes kostbar ombygning. Og skal den ønskede timeplan mellem Ålborg, Aarhus, Odense og København sættes i værk, vil det koste ca. 4 mia. kroner at anlægge en ny bane-strækning mellem Hedensted og Hasselager for at reducere rejsetiden med 6 minutter.

Redaktionen på Aarhus Stiftstidende er opmærksom på, at der er noget rivende galt, for hverken de nordjyske kommuner, togbanens kundegrundlag og Byens borgere kan se det fornuftige i at investere så store beløb i en elektrificering, uden det samtidig giver nogle fordele – men snarere kun ulemper på især lidt længere sigt.

Det helt grundlæggende problem er, at den fremlagte plan underbygger den supercentralistiske midtby, som var grundlaget for de mange protester i forbindelse med det sidste byrådsvalg, og som borgerne i Aarhus ønskede et opgør med. Hermed er det ikke sagt, at Midtbyen skal miste sin kulturelle status – men nogle af midtbyens traditionelle funktioner bør placeres andre steder end i netop Midtbyen. Gode eksempler herpå er Universitetshospitalet i Skejby og Teknik og Miljøs udflytning til Gel-lerupparken.

En Vestbanegård bør supplere Aarhus H.

At lade Aarhus H være den eneste banegård i Aarhus understreger den supercentralisme, som byrådet har praktiseret gennem de sidste 4 år, og som, de fleste i det nye byråd mener, er gået for vidt. Derfor er der al mulig grund til at genoverveje en Vestbanegård, som kan supplere Aarhus H.

Kravene til Vestbanegårdens placering

Vestbanegården skal

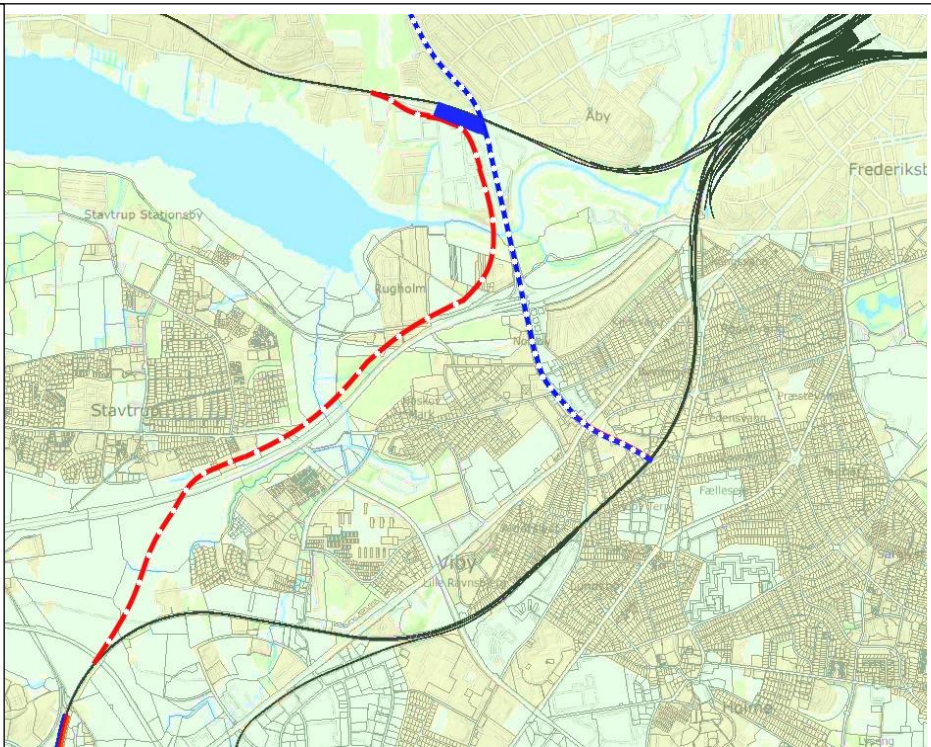
- ✓ have et større passagergrundlag end Aarhus H.
- ✓ placeres, så der bliver en så hurtig forbindelse til Aarhus H, at passagererne fra midtbyen ikke får væsentlige gener.
- ✓ naturligvis ligge i Aarhus, hvor der er allermest trafik – ikke alene i dag men i mange år fremover, og blive en væsentlig del af det trafikale knudepunkt, som Aarhus H aldrig kan blive.
- ✓ kobles sammen med en rutebilstation, så oplandets borgere også kan drage nytte af den.
- ✓ indgå som en attraktiv mulighed for den ønskede timedrift mellem Ålborg, Aarhus, Odense og København.
- ✓ Ligge centralt i forhold til den nye bane til Silkeborg.
- ✓ på alle måder være så attraktiv, at mange vil lade bilen stå og i stedet benytte toget, så miljøet skånes for både CO₂ og støj.
- ✓ medføre etableringsomkostninger, som skal være lavere end omkostningerne til timedrift *uden* en Vestbanegård.

Placeringen

Den blå firkant viser Vestbanegårdens placering. Den ligger langs med Jernbanen mod Brabrand i det noget nedslidte industriområde tæt op ad Ringvejen, der er vist som en blå punkteret linje.

De sorte linjer viser jernbanens og letbanens spor.

Den røde punkterede linje viser sporene på en 4,3 km strækning, som forbinder jernbanen fra Skanderborg med jernbanen til Randers. Herved spares de 11,5 km, som toget ellers skal køre for at komme ind omkring Aarhus H.



De fleste aarhusianere har/får store udfordringer med at benytte Aarhus H

Som trafikanter i Aarhus mærker vi alle, hvorledes fremkommeligheden bliver stadigt dårligere, og Kommunen forventer selv, at trafikken om få år vil sande til, hvor eksempelvis Viborgvej og Silkeborgvej krydser Ringgaden. For, det er alle os, som kommer udefra, som belaster byen med trafik, parkering, bilos og CO₂. 160.000 biler krydser Ringvejen hver dag, og vi bliver stadigt flere – mange flere, der ikke finder Aarhus H som et attraktivt udgangspunkt for en rejse til eksempelvis København. Størsteparten af de 285.000 Aarhusianere, som bor uden for Ringgaden – og i fremtiden endnu flere vil få meget nemmere ved at komme til Vestbanegården end til Aarhus H, for man har allerede besluttet, at Ringvejen skal udvides betydeligt og, at den kollektive trafik her skal forøges kraftigt.

Vestbanegården skal supplere - men ikke erstatte Aarhus H

Togene fra syd og nord skal ikke længere køre til Aarhus H. De skal køre gennem Vestbanegården. Men skinnerne fra Aarhus H til Hasselager kan blive starten på en dobbeltsporet letbane mod Odder, hvilket vil skabe et infrastrukturel grundlag for en betydelig byudvikling syd for Aarhus.

Og skinnerne fra Aarhus H til Vestbanegården skal benyttes til førerløse tog som kører i pendulfart og lynhurtigt forbinder Vestbyen med Midtbyen. Det tager kortere tid at køre med det førerløse tog til Vestbanegården, end det tager at gå fra Reginakrydset til Aarhus H, for strækningen er kun 3,5 km og med 60 km/time, varer turen kun 3½ minut. Til sammenligning tager letbane 13 minutter om at køre fra Ringvejen ad Randersvej til Aarhus H. Det er rigtigt, at midtbyens 65.000 borgere først skal bruge 3½ minut for at komme til Vestbanegården, men det vil formentlig ikke have nogen afgørende betydning for deres valgt af transportform.

Vestbanegården bliver en del af Byens trafikale knudepunkt

Vestbanegården ligger det sted, hvor der kører allerflest biler på Ringvejen, 37.000 pr. døgn, og ifølge Kommunens egne prognoser vil tallet stige til 60.000 allerede om 8 år. Derfor er det så vigtigt, at man har besluttet at udvide Ringvejen og at forøge den kollektive trafik kraftigt. Til sammenligning kører der kun 7.500 biler på Banegårdspladsen, og her vil antallet formentlig falde, da man fremover ønsker en mere grøn by. Derfor vil Aarhus H aldrig fremover få muligheden for at blive en del af et stort trafikalt knudepunkt som Vestbanegården. Så det bliver her og generelt på Ringvejen, man vil

skifte transportmiddel. Det skal ikke forstås således, at man udefra vil køre i sin private bil til Ringvejen og her skifte til kollektiv transport. Hvis alle nuværende bilister gjorde det, ville det nemlig kræve ca. 60 parkeringshuse, på 5 etager, hvert med et areal på størrelse med en fodboldbane. Hvis blot halvdelen gjorde det, var kravet 30 parkeringshuse. Disse "Park and ride" pladser er således urealistiske.

For at nå en realistisk løsning skal midtbyen gøres mindre attraktiv for især virksomheder med mange medarbejdere, og den kollektive transport i hele Kommunen skal forøges voldsomt. Da det førerløse tog fra Vestbanegården til Aarhus H er den hurtigste forbindelse til midtbyen, vil rigtig mange udefra skifte om her. Det gælder både de,

- ✓ som kører i tog på hovedstrækningen og den vedtagne og kommende nye bane fra Silkeborg,
- ✓ de som benytter kollektiv transport udefra,
- ✓ de som benytter den kollektive transport på Ringvejen og ruter ind mod byen.

Det kræver god plads til både banegård, rutebilstation, holdepladser til de øvrige kollektive transportmidler og til biler, som bringer og henter passagerer. Men det udpegede område er også stort og velegnet. Desuden er Arla, som ejer en del af området, i færd med at flytte sin produktion, så deres ejendom kommer formentlig til salg snart.

Vestbanegården gør Aarhus mere grøn og mindre foruren

Det er den væsentligt kortere forbindelse uden om Aarhus H, den lynhurtige forbindelse fra Vestbanegården til Hovedbanegården, og den især fremtidige kraftige udbygning af Ringvejen, som skaber den synergi, som gør muligheden så attraktiv, at mange bilister vil foretrække den frem for at køre i egen bil.

Behovet for parkeringspladser i midtbyen reduceres og skaber herved mulighed for mange flere og grønne beboervenlige områder.

Mere end halvdelen af al CO₂ udledningen stammer fra bilerne. Med en Vestbanegård vil denne udledning vil blive kraftig reduceret.

Da der er færre biler på især indfaldsvejene vil både støjen og NO_x forureningen også blive reduceret.

Målinger viser, at de blå rutebiler støjer næsten lige så meget som de store lastbiler. Med en Vestbanegård og en nærliggende rutebilstation kommer de blå rutebiler kun til Ringvejen, hvorved en af de kraftigste støjkluder inden for Ringvejen er forsvundet.

Vi har forstået, at man tilstræber at gøre køretiden en smule kortere ved at tillade toget at køre 100 km/time frem for de nuværende kun 40 km/time. Det skal man være opmærksom på, for det vil i fremtiden give en meget kraftigere støj i især Viby. Vi er ikke enige i Banedanmarks konklusioner om støj. Det skyldes, at det er øjebliksværdierne og ikke de energiækvivalerede støjværdier, som har den psykoakustiske betydning for støjofrene. Det forhindrer Vestbanegården, idet toget jo slet ikke kommer inden for Ringvejen. Og uden for Ringvejen er der god plads til at lade toget køre i en grøft, hvor den opgravede jord kan danne støjvold, som reducerer støjen væsentligt for især de nærmest boende.

Timedrift mellem landets største byer

Formålet med elektrificeringen er en del af den grønne omstilling, idet man herved kan undgå udledningen af CO₂. Men ved omstillingen tilstræber man også at kunne opnå timedrift mellem landets største byer, Ålborg, Aarhus, Odense og København. Planen er at køre med 320 meter lange komfortable tog, som for alvor vil tage konkurrencen op mod de mange biler og deres udledning af CO₂ og støj. Man ønsker at spare tid, hvor det er muligt, og derfor vil man omlægge ruten fra Hovedgård gennem Skanderborg til Hasselager. Omlægningen er på 24,7 km, vil koste 4 mia. kroner og vil reducere køretiden med 6 minutter.

Men nordjyderne er ikke tilfredse med løsningen. De så meget hellere togets rute gå uden om Aarhus H, fordi et passagertog i dag tager 8 minutter om at vende køreretning. Køres med en hastighed på 60 km/time, spares 7 minutter i køretid. Tilsammen spares altså 15 minutter ved at benytte Vestbanegården. Nordjyderne har tidligere foreslået, at jernbanen fra Hasselager mod Randers føres gen-

nem i Aarslev, hvor Aarhus så kunne få en banegård. For nogle år siden regnede Banedanmark på tallene og konkluderede, at Hasselagerbanegården lå så langt fra Aarhus, at de ville miste kunder og afslog derfor muligheden.

Ulemperne i anlægsperioden

Oprindeligt havde man kalkuleret med en anlægsperiode på 5 år. Den er nu reduceret til 2 år og vil følgelig blive meget intens, især hvad angår støj, omlægning af transportveje og busser som erstatning for togdrift. Det forventes, at de største støjgener vil forekomme i forbindelse med nedramningen af elmaster – ikke uden grund fordi man anslår, at cirka 225 boliger kan blive udsat for så kraftige vibrationer, at der er risiko for, at de bliver beskadigede.

Der venter meget store økonomiske omkostninger

Oprindeligt talte man kun om de meget store økonomiske omkostninger ved at tilpasse Aarhus H til de elektriske tog. Men vi forstår, at frihøjden under broerne på Gl. Kongevej, Skanderborgvej, Kongsvang og Ringgadebroen skal hæves eller bygges om. Bruuns Bro er så lav, at der ikke er plads til køreledninger og togenes strømaftagere. Og på hele den unødvendigt lange strækning skal der placeres elmaster, køreledninger og signalgivere.

Etableres Vestbanegården, er det ikke nødvendigt at ændre noget i Aarhus H. Og broerne på Gl. Kongevej, Skanderborgvej, Kongsvang, Ringgadebroen og Bruuns bro skal heller ikke ændres, for hovedstrækningens elektriske tog kommer slet ikke til at køre inde i byen. Her spares meget store beløb.

Af samme årsag skal dele af Byens vejnet heller ikke lukkes ned i den 2-årige hektiske periode. Det vil heller ikke være nødvendigt at indsætte de mange planlagte togbusser.

Men løsningen med en Vestbanegård er også meget kostbar. Benyttes samme kilometerpris for skinner, køreledninger og andre tekniske installationer for den 4,3 km lange banestrækning fra Hasselager til Vestbanegården er prisen 644 mio. kroner. Prisen på selve Vestbanegården med dens tekniske installationer kendes ikke. Ej heller prisen for Rutebilstationen og de tekniske installationer på den førerløse strækning mellem Aarhus H og Vestbanegården. Men prisen skønnes at ligge et godt stykke under de 4 milliarder, som er prisen for den 24,7 km lange omlægning mellem Hovedgård og Hasselager.

Konklusion

En Vestbanegård i det omtalte område har ikke været behandlet tidligere. Denne beliggenhed giver alle involverede parter væsentlige fordele. F.eks. vil Vestbanegården allerede i dag have væsentlig større kundegrundlaget end Aarhus H.

Aarhus har i lang tid været inde i en stor udvikling, som nu og fremover især kommer til at foregå i områderne uden for Ringvejen. Disse beboere vil fremover få meget nemmere ved at benytte Vestbanegården frem for Aarhus H. Samtidig opnås en stor miljøgevinst, som jo er det egentlige formål med at elektrificere jernbanen.

Det bliver Vestbanegården (som kun ligger i 3½ minuts køreafstand fra Aarhus H), som skal betjene Aarhus på hovedstrækningen op gennem Jylland. Herved spares så meget tid, at det ikke længere er nødvendigt at omlægge jernbanen mellem Hovedgård og Hasselager. Man undgår også at ændre Aarhus H og alle de aktuelle broer i Aarhus. Herved spares så store beløb, at de skønnes til fulde at kunne dække alle omkostninger i forbindelse med Vestbanegården og omlægningen.

Udarbejdet af

Thomas Kruse

Svend Aage Pedersen

Thomas Bang Termansen

Poul Henning Olesen

Poul Dahl

Freddy Wisler