



**Referat**

13.09.2017

Møde: Møde mellem Initiativgruppen Åst, Mørup og Gadbjerg og Banedanmark

Mødedato: **30.8.2017 kl. 12-15**

Deltagere: Jørgen Braad, Åst (repræsentant for ca. 650 underskrifter og en arbejdsgruppe på 7 mand)  
 Erik Hansen, Mørup (repræsentant for ca. 650 underskrifter og en arbejdsgruppe på 7 mand)  
 Anders Jørgensen, Gadbjerg (formand for Gadbjerg Borgerforeing, repræsentant for ca. 650 underskrifter og en arbejdsgruppe på 7 mand)  
 Lars Deigaard, projektleder, Banedanmark  
 Jimi Okstoft, fagprojektleder Teknik, Banedanmark  
 Jens Brix, fagprojektleder Trafikale forhold, Banedanmark  
 Anne B. Hansen, fagprojektleder Miljø, Banedanmark

Referent: Anne Birgitte Hansen

**Dagsorden**

1. Introduktion af deltagerne
2. Status for projektet
3. Gennemgang af Farreløsningen
4. Kommentarer til de øvrige tre linjeføringer
5. Trafikale forhold
6. Besigtigelse i marken af udvalgte punkter på Farreløsningen

Pkt.	Referat
1.	<p>Deltagerne på mødet blev introduceret.</p> <p>Baggrunden for Initiativgruppen blev fremført. Der er en stor bekymring fra lokalsamfundene, idet man er nervøse for projektets lokale påvirkninger. Initiativgruppen er glad for, at der arbejdes med en Gadbjergløsning, men understreger, at den linjeføring kan optimeres, eller erstattes af Farreløsningen. Initiativgruppen er glad for mødet og dialogen med Banedanmark.</p>
2.	<p>Banedanmark arbejder på nuværende tidspunkt på materiale til VVM-høringen. I den forbindelse vil der blive afholdt borgermøder. Borgermøderne forventes afholdt et par uger efter høringen er gået i gang. Banedanmark forventer at gå i høring lige omkring årsskiftet. På baggrund af høringen foretages eventuelle nødvendige justeringer i projektet.</p> <p>Der udarbejdes et beslutningsgrundlag sommeren 2018 til Transport- Bygnings- og Boligministeriet. Beslutningsgrundlaget forventes at indgå i det, der benævnes som Fase 2 i Togfondsforhandlingerne. Forhandlingerne er ikke kalendersat, men vil formentlig finde sted i 2019. Ny bane til Billund kan først ibrugtages efter 2023,</p>

	<p>idet Signalprogrammet skal udrulles først.</p> <p>Initiativgruppen fremførte, at det er problematisk, at der ikke vælges linjeføring før 2019 ift. den enkelte borger, men at man først og fremmest ønsker at få igangsat en vvm-undersøgelse af Farre-linien. Initiativgruppen ønsker dernæst en principbeslutning om, hvilken linjeføring der vælges, fremrykket. Banedanmark oplyste, at valg af linjeføring vil være et politisk valg.</p> <p>Initiativgruppen spurgte til en eventuel tidsplan og økonomi for Farreløsningen. Banedanmark oplyste, at en fuld VVM undersøgelse af Farreløsningen, som beskrevet i borgergruppens forslag, må forventes at tage ca. 1 år og koste i størrelsesordenen 6 mio. kroner. Der har tidligere været nævnt tal på ca. 1 mio. kroner. Baggrunden for dette tal er ikke kendt hos projektgruppen, men det kan være fremkommet i forbindelse med, at undersøgelserne på daværende tidspunkt kunne ske i forbindelse med de igangværende undersøgelser af Gadbjergløsningen.</p>
3.	<p>Initiativgruppen mener, at fravalget af Farreløsningen i 2016 foregik på et forkert grundlag. I det åbne brev til politikerne af 09.06.17 har initiativgruppen anført, at Banedanmark har givet tendentiøse og usande svar om Farre-linien til Folketingets Transportudvalg i nov.16. Svarene blev givet af Banedanmark på baggrund af Initiativgruppens anvisning af Farre-linieføringen i terrænet og på den 10 punkts sammenligning af de 4 linieføringer i skemaet, som var opstillet af Initiativgruppen.</p> <p>På mødet fremførte Jørgen Braad at 10 pkt skemaets indhold var korrekt, bl.a. at:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Beboerhensyn: Farre-linieføringen kan lægges i terrænet med overholdelse af de officielle sporregler, normalbestemmelser pkt.2.02.3 med kurveradier over 300 meter, så ingen bolig kommer til at ligge nærmere end 100 meter fra banelinien, i modsætning til de øvrige 3 linieføringer, der har flere boliger tæt på banelinien. Specielt blev det påvist, at den sydlige Jelling-baneløsning går igennem både Mørup og Aast bysamfund.</li> <li>2. Anlægsudgifter: Mødet sluttede med at Farre-linieføringen blev besigtiget i terrænet. Jørgen Braad påpegede at den kan anlægges i et meget jævnt terræn med de færreste udgifter til jordarbejder i forhold til de øvrige 3 linieføringer. Det skønnes, at der maksimalt skal ske udgravninger/foretages dæmningsopbygning, incl bro over Omme Å på ikke over en 500 meter strækning, som afviger mere end 1 meter i højden fra det eksisterende terræn. Til sammenligning gennemgik Jørgen Braad Banedanmarks egne kort over de to Jelling-løsninger på ca 17 km. De viste, at der skal ske udgravninger/dækningsopbygninger på den midterste 9.8 km lange strækning på henholdsvis ca 4,8 km strækning for den sydlige linieføring og ca 5,5 km for den nordlige strækning. Tilsvarende kort for Gadbjerg-linien viser udgravninger/dæmningsopbygninger på ca 2-3 km's strækninger.</li> <li>3. Naturskånsomhed: Der blev forelagt et kort fra Banedanmarks egen naturscreening, Rapport Planforhold side 22, pkt. 5.6.1.1. Landskabsområder. Kortet viser, at alle 3 løsningsforslag går igennem de landskaber, som landskabskontorene i både Vejle og Billund kommuner har markeret som særligt bevaringsværdige. Initiativgruppen havde tilsvarende indtegnet Farre-linieføringen</li> </ol>

på det samme kort: Det viste, at Farre-linien gik udenom og ikke gik igennem de særligt bevaringsværdige landskaber.

pkt. 6. Billund lufthavn og pkt.2 anlægsomkostninger. Banedanmark har i sit svar til det transportpolitiske udvalg anført, at anlæg af tunnelanlæg i dette område er ekstrabekostelig på grund det højt beliggende grundvandsspejl, som kræver at tunnelvæggene bliver forankrede, og udført som vandtætte konstruktioner. På mødet blev det betegnet som usandt af initiativgruppen, at vandspejlet i dette område var højtbeliggende, dvs tæt på terrænoverfladen og at det krævede specielle konstruktioner.

Initiativgruppen forelagde på mødet 2 boreprøver fra dette område, hvor Farre-linien skulle indføres i lufthavnsområdet. Den ene boring er foretaget af firmaet Sweco for Banedanmark selv. Det er boreprøve nr JVL17+015 af 06.02.17. Der står ordret i borerapporten, at boringen er ”tør”, at der ikke blev påvist grundvand i boredybden, som var 6 meter under terræn selv den 09.03.17. Den anden boreprøve, som blev forelagt på mødet, var udført af firmaet Fanck Geoteknik for Rambøll med betegnelsen boring nr 1 af 02.02.16. Den viste et vandspejl i 7,5 meters dybde under terræn.

I det endelige skinneanlæg skal der være et fritrumsprofil fra skinneoverside på ca 6 meter i højden i tunnelloøsningen. Ved anvendelse af forankrede spunsvægge, hvor jordakre er normalt, ligesom dræning under ballastgruset til pumpebrønd, vil der overhovedet ikke opstå problemer eller blive et særligt bekosteligt anlæg ved at anlægge et nedgravet tunnelanlæg med det lille differensvandtryk mellem udvendig og indvendig side af tunnelvæggene. Hertil kommer, at den naturlige jord i skinneniveau består overvejende af sandlag med gode styrkeparametre, som ballastgruset direkte kan anlægges på, K2 jord.

Banedanmark anfører i svaret til Transportudvalget, at Farre-linien går på tværs af flere veje. Det er ifølge Jørgen Braad tendentiøst at skrive sådan og samtidig kun vise det halve kort over lufthavnsområdet på side 2 i svaret, hvor de to linieføringer fra Banedanmark forløber, når den udeladte del af kortet ville vise, at begge linieføringer også ville skære interne lufthavnsveje i vestenden af området.

Vedr. rejsetid pkt.7a. Banedanmark har tidligere anført, at der var en rejsetidsforskel mellem Gadbjerg- og Farre-linieføringerne på 3 min mellem Gadbjerg og lufthavnen. Dette er blevet rettet til korrekt 1 min, i forskel, efter at Banedanmark havde opmålt længden af Farre-linien korrekt.

Banedanmark forklarede, at der kun er arbejdet med Farreløsningen som et indledende skitseprojekt, hvor der er sket en overordnet screening. Derfor er der ikke foretaget detaljerede undersøgelser af linjeføringer, ekspropriationsbehov eller anlægstekniske detaljer i øvrigt. Sådanne detaljerede hensyn har ikke været baggrund for fravalget.

Farreløsningen blev fravalgt, fordi den trafikalt set er væsentligt ringere end de øvrige løsninger, og at den ikke blev vurderet at være billigere end Gadbjergløsningen, fordi den samlet set er lidt længere og har et mere kompliceret forløb ved lufthavnen, uanset hvordan det her præcist udføres.

I sammenligning med Gadbjerg-løsningen ses således ingen fordele ved Farre-linjeføringen. Den vurderes heller ikke at have hverken ekspropriationsbehov eller indgriben i natur, som i omfang er væsentlig forskellig fra Gadbjerg-løsningen.

I forhold til de enkelte punkter der blev rejst på mødet har Banedanmark følgende kommentarer:

#### Pkt 1. Beboerhensyn:

Banedanmark gennemgik, hvordan de har bearbejdet det modtagne forlag til linjeføring, og hvorfor der er afvigelser mellem Banedanmarks og Initiativgruppens skitser. Banedanmark har prøvet at være så tro som muligt ift. Initiativgruppens skitser, hvilket blev illustreret på et kort, hvor de forskellige linjeføringer er indtegnet. Banedanmark har umiddelbart projekteret med ønskelige kurveradier på mindst 700 m for linjeføringen. En efterfølgende bearbejdning – såfremt det havde været besluttet at arbejde videre med Farre-løsningen – kan resultere i optimeringer af linjeføringen. Sådanne mindre variationer i linjeføringen har dog ikke betydning for beslutningen om fravalget af Farre-løsningen, der fx ikke er baseret på et bestemt afstandskrav i afstand til eksisterende ejendomme.

#### Pkt 2. Anlægsudgifter

Farreløsningen indeholder længere nyanlæg end Gadbjergløsningen og har et mere kompliceret forløb ved stationen, det er derfor stadig Banedanmarks vurdering, at det er den dyreste løsningsmodel.

#### Pkt. 3. Naturskånsomhed

Der er som tidligere nævnt ikke foretaget feltundersøgelser eller detaljerede undersøgelser af kultur- og miljøforhold i området omkring en eventuel Farreløsning. Derfor er eventuelle miljøpåvirkninger og -konsekvenser af en jernbane ikke undersøgt.

På baggrund af gennemgang af relevante natur-, kultur og miljøtemaer, der er tilgængelige via Arealinformation på Danmarks Miljøportal, kan det ikke udelukkes, at eventuelle natur- og miljømæssige påvirkninger kan være af mindre omfang end ved de øvrige løsningsforslag.

#### Pkt. 6. Billund Lufthavn

Banedanmark forholdt sig ikke på mødet detaljeret til da angivne oplysninger for en nedgravet Farreløsning, men kan efterfølgende oplyse, at den nedgravede tunnel som Billund Lufthavn undersøger bliver projekteret som en vandtæt konstruktion. Farreløsningen forventes også at skulle etableres som en vandtæt konstruktion, i fald at der vælges en nedgravet løsning. Jf. Rambølls notat ”Teknisk notat – Grundvand” af 14.03.2016, fremgår bl.a. at der skal tages højde for et klimasikret grundvandsspejl. Det er forudsat, at der skal etableres tæt bund under sporet, såfremt det klimasikrede grundvandsspejl ligger højere end 1,6 m under fremtidig skinneoverkant.

Banedanmark kan oplyse at bemærkningen om at Farreløsninger går på tværs af flere veje tjener som argumentation for, at det er nødvendigt at disse krydses ude af

	<p>niveau, ligesom det er tilfældet for de veje som de øvrige løsninger skærer på lufthavnens område. Den ene af Banedanmarks forudsætter dog at fodgængere skal kunne krydse banen i niveau.</p> <p>Pkt. 7a rejsetid Banedanmark henviser til dagsordenens pkt. 5.</p> <p>Initiativgruppens understregede, at deres første prioritet er mennesker, herefter natur og herefter køretider. Initiativgruppen vurderer, at Farreløsningen tager mere hensyn til borgere og natur end Gadbjergløsningen. Det blev drøftet, hvad der var muligt bl.a. ift. afgreningen fra eksisterende jernbane ved Farre. Banedanmark understreger at den tegnede linjeføring for Farreløsningen kun er en første skitse. I tilfælde af, at der skal gennemføres en VVM-undersøgelse af denne, vil der ske en yderligere projektering og udvikling af denne. Derved er det heller ikke muligt på nuværende tidspunkt at opgøre eksakt eksempelvis hvor mange boliger og m<sup>2</sup> fredskov, der berøres, hvis Farreløsningen føres frem til VVM-niveau.</p>
4.	<p>Initiativgruppen ønskede, at linjeføringen for Gadbjergløsningen tæt på Vester Smidstrup og Markskegårde flyttes længere mod nordvest, så bl.a. skovområdet ikke blev berørt. Dette område skulle indgå i den efterfølgende besigtigelse. Banedanmark oplyser, at det generelt er for sent at ændre projekteringen på de tre løsninger på nuværende tidspunkt, men understreger, at der kommer en høring, hvor der kan indsendes høringssvar. Der blev drøftet forskellige løsninger, som er omfattet af VVM-undersøgelserne, og Banedanmark fremførte, at alle løsninger behandles ligeværdigt.</p> <p>Der er et ønske fra initiativgruppen om, at Jellingløsningerne bliver prioritet som nr. 2 og 3. Banedanmark oplyste, at man ikke har mandat til at foretage den prioritering. Banedanmark er blevet bedt om at undersøge alle tre løsninger på ligeværdigt niveau.</p> <p>Initiativgruppen påpeger, at den sydlige Jellingløsning vil give væsentlige gener ved passage af landsbyerne Mørup og Åst, og at den nordlige Jellingløsning også vil skade både ift. landskab, dyreliv og rekreativ værdi. Ikke mindst vil den store gennemskæring af Åst Skov forringe landskabet visuelt.</p> <p>Initiativgruppen fremkom med eksempler, hvor de mener, at Banedanmark ikke har besvaret gruppens spørgsmål ordentligt og korrekt, samt at Banedanmark har manipuleret med data og er uærlige, som også beskrevet under referatets punkt 3. Banedanmark uddybede på mødet deres forklaringer, herunder baggrund for fravalg af Farreløsningen, som alene var sket ved en sammenligning med Gadbjergløsningen.</p>
5.	<p>Banedanmark gennemgik de trafikale forhold, der henvises til vedhæftede præsentation. Køreplananalyser viser, at de to Jellingløsninger har de korteste rejsetider. Gadbjergløsningen giver 4 min længere rejsetid, mens Farreløsningen har endnu længere rejsetid, primært på grund af retningsskift ved Billund Lufthavn, og løsningens længere afstand til Vejle. Køretiden til Legoland er dog 5 minutter længere i Farre-løsningen end i Gadbjerg-løsningen.</p>

	<p>Initiativgruppen fremførte, at de mener, at der skal anlægges en Hærvejsjernbanelinje i den samme transportkorridor, hvor der drøftes ”Ny motorvej Give-Billund-E20-Haderslev”, og at en ny motorvej og ny jernbane bør anlægges samtidig. Banedanmark anførte, at hvis det er et politisk ønske, vil man gerne igangsætte arbejdet med denne sag.</p> <p>Ifølge Initiativgruppen viser forslaget til hærvejsjernbanen, som er fremsendt til Vejdirektoratet som høringssvar og til Lars Deigaard til orientering i sidste uge, at banelinien i lufthavnen er tænkt gennemgående og nedgravet, så den ikke kræver ”togvending” eller vejskæringer i niveau, men at forslaget til linieføring er en gennemgående banelinie fra Lunderskov i syd til Give/Herning og senere Aarhus i nord.</p>
6.	<p>Efter mødet i Billund Lufthavn blev der foretaget en besigtigelse af udvalgte lokaliteter langs med Farreløsningen samt ved Gadbjergløsningens afgrening fra den eksisterende jernbane.</p>