

## Ny jernbane til Billund – sammenligning af de fire linieføringer

Åbent brev til Transport- og Bygningsministeriet samt de transportpolitiske ordførere  
teknisk notat af 14.10.16

### I nærværende åbne brev præsenterer initiativgruppen en sammenligning af de fire linieføringer for den nye bane til Billund.

Brevet er en opfølgning af vort åbne brev af 14.06.16 til samme personkreds og hvori vi opfordrede til en VVM-undersøgelse af begge forslag til linier over Gadbjerg, benævnt henholdsvis Gadbjerg- og Farre-løsningen.

Banedanmark har efterfølgende udført en screening af de to linier og optimeret Gadbjerg-løsningen, så den fremstår mere skånsom i forhold til beboerne og til naturen end i de tidligere udgaver af denne løsning.

Vi kan imidlertid konstatere, at der stadig er 7 lodsejere, som ligger i en afstand på under 100 m til Gadbjerg-løsningen, mens der i Farre-løsningen ikke er nogen beboelser indenfor en afstand på 100 m til jernbanen overhovedet.

Samtidig kan vi konstatere, at Banedanmark anbefaler, at der ikke arbejdes videre med Farre-løsningen.

Banedanmark har i sit reviderede notat af 29.08.16 valgt udelukkende at sammenligne de 4 linieføringer på baggrund af minuttal for rejsetider på 1 strækning, summer på togdrifts-omkostninger samt ikke-dokumenterede, overfladiske beskrivelser af baneanlæg og miljøpåvirkninger.

Det giver ikke et retvisende billede af linieføringernes omkostninger, gennemførelse og konsekvenser for befolkning, landskab, økonomi og samfundsnytte. Notatet er udarbejdet på et alt for spinkelt og ikke-prioriteret grundlag og er dermed uegnet som beslutningsgrundlag for et så vigtigt og langtidsvirkende anlægsprojekt som en jernbane.

Henset til lands- og lokalpolitikernes udtalelser om, at hensynet til menneskene skal veje tungest, er det ubegribeligt, at ordentligheden endnu engang tilsidesættes ved at der træffes valg på et så begrænset vurderingsgrundlag. Hvorfor er 1 minuts længere rejsetid så afgørende for passagerer, der alligevel skal vente mindst 90 minutter i lufthavnen? Og hvad forhindrer en gennemarbejdet undersøgelse, når tidsplanen ikke længere er en begrænsende faktor?

Vi efterlyser en helhedsvurdering, der også inddrager

- **menneskene** og hensynet til beboerne i forhold til støj, visuel barriere ved hævet skinneforløb og støjskærm, tab af ejendomsværdi, stavnsbinding.
- **lokalsamfundene**, bevaring af velfungerende samfund og prioritering af udviklingspotentialer i lokalområderne, hvor det tilfører nytteværdis.
- **naturen** og ødelæggelsen af fredskov, følsomme naturområder, habitater, topografi og rekreative områder.
- **logistikken** og udviklingspotentialer for den kollektive trafik, biltrafikken, landbruget og byudviklingen i landsdelen.
- **samfundsøkonomien**, anlægsudgifter og optimeret anvendelse af togfondsmidlerne.

## Sammenligning af de fire linieføringer.

Vi har derfor i initiativgruppen sammenlignet de 4 linieføringer, Farre-, Gadbjerg- og de to Jelling-linieføringer, på 10 vigtige områder, oplistet i prioriteret rækkefølge:

1. Beboerhensyn – antal lodsejere i en afstand af henholdsvis under 100 m og under 300 m til banelinien.
2. Samfundsøkonomi – anlægsudgift. Jo billigere anlægsudgift, des bedre anvendelse af togfondens begrænsede midler.
3. Skånsomhed – fauna og landskaber.
4. Udviklingspotentiale – kollektiv trafik i landsdelen.
5. Udviklingspotentiale for Billund by.
6. Billund lufthavn – optimal stationsplacering.
7. Rejsetider fra øst (Odense) og fra nordvest (Holstebro) til Billund.
8. Dobbeltspor – længst mulig strækning med to spor for optimeret drift.
9. Inddragelse af landbrugsarealer.
10. Rejsetider imellem lufthavn og Legoland

Prioritetsrækkefølgen og grundlaget herfor er dokumenteret i bilag 2.

Sammenligningen af de 10 områder er opstillet i prioriteret rækkefølge i nedenstående skema, vedlagt i sin fulde størrelse i bilag 1.

Prioritet	Område/emne	Farre-linieføring	Gadbjerg-linieføring	Sydlig Jelling-linieføring	Nordlig Jelling-linieføring
1	Beboerhensyn – antal lodsejere indenfor 100 m's / 300 m's afstand til banelinjen	0 boliger indenfor 100 m's afstand.	7 boliger indenfor 100 m's afstand.	16 boliger indenfor 100 m's afstand. 109 boliger indenfor 300 m's afstand.	11 boliger indenfor 100 m's afstand. 56 boliger indenfor 300 m's afstand.
2	Samfundsøkonomi – anlægsudgift	580 mio.kr.	830 - 930 mio. kr. (630 + 200-300 mio.kr. for nedgravning ved lufthavnen)	909 mio. - 1,009 mia. kr. (709 + 200-300 mio.kr. for nedgravning ved lufthavnen)	930 mio. – 1,030 mia. kr. (730 + 200-300 mio.kr. for nedgravning ved lufthavnen)
3	Skånsomhed – fauna og landskaber	Ingen indgriben i istidslandskaber. Ingen fjernelse af fredskov. (jf. bilag 2 side 8).	Mindre udgravninger i morænelandskaber. Ingen fjernelse af fredskov. (jf. bilag 2 side 8).	4,8 km af banestrækningen er i udgravninger og på dæmninger. Passage af gravhøje, søer og istidsland-skaber. 17 beskyttede naturområder ødelægges. Fjernelse af 5,05 ha fredskov.,	5,5 km af banestrækningen er i udgravninger og på dæmninger. 2 km veje skal omlægges. 16 beskyttede naturområder ødelægges. Fjernelse af 17,57 ha fredskov.
4	Udviklingspotentiale - kollektiv trafik i landsdelen	God forbindelse mod øst (Odense) God forbindelse mod nordvest (Herning) Forberedt for god forbindelse mod sydvest (Esbjerg)	God forbindelse mod øst (Odense) Moderat/god forbindelse mod nordvest (Herning) Dårlig forbindelse mod sydvest (Esbjerg)	God forbindelse mod øst (Odense) Dårlig forbindelse mod nordvest (Herning) Dårlig forbindelse mod sydvest (Esbjerg)	God forbindelse mod øst (Odense) Dårlig forbindelse mod nordvest (Herning) Dårlig forbindelse mod sydvest (Esbjerg)
5	Udviklingspotentiale – Billund by	Stort hensyn og ingen begrænsning for byudvikling i Billund.	Begrænset udviklingsmulighed for Billund.	Begrænset udviklingsmulighed for Billund.	Begrænset udviklingsmulighed for Billund.
6	Billund lufthavn – optimal stationsplacering	Tager hensyn til både togrejsende og til bilister. Billigste anlægsbudget. (jf. bilag 2 side 10).	Skaber trafikale konflikter. Togkrydsninger for passager til biler og busser og for bilister. Dyrt anlægsbudget (jf. bilag 2 side 10).	Skaber trafikale konflikter. Togkrydsninger for passager til biler og busser og for bilister. Dyrt anlægsbudget (jf. bilag 2 side 10).	Skaber trafikale konflikter. Togkrydsninger for passager til biler og busser og for bilister. Dyrt anlægsbudget (jf. bilag 2 side 10).
7a	Rejsetider fra øst – Odense til Billund	1 t 16 min for gennemgående tog. Lokaltog har mulighed for stop i Gadbjerg.	1 t. 15 min. for gennemgående tog. Lokaltog har mulighed for stop i Gadbjerg.	1t. 14 min. for gennemgående tog. Der er ikke mulighed for lokaltog direkte til Billund med stop i Gadbjerg	1 t. 14 min. for gennemgående tog. Der er ikke mulighed for lokaltog direkte til Billund med stop i Gadbjerg.
7b	Rejsetider fra nordvest – Holstebro til Billund	1 t. 12 min direkte fra Herning til Billund via et 860 m etableret kurvestykke syd for Farre.	1 t. 20 min over Gadbjerg.. Ved at etablere et kurvestykke fra nord vest for Gadbjerg vil rejsetiden til Billund blive reduceret med yderligere 6 min.	1 t. 27 min. over Jelling.	1 t. 27 min over Jelling.
8	Størst mulig længde af dobbeltspor – optimeret togdrift imellem Jelling og lufthavnen. (fortsættes side 3)	10,5 km dobbeltspor. 10,4 km enkeltspor (fortsættes side 3)	7,9 km dobbeltspor. 11,5 km enkeltspor. (fortsættes side 3)	0 km dobbeltspor. 17,6 km enkeltspor. (fortsættes side 3)	0 km dobbeltspor. 17 km enkeltspor. (fortsættes side 3)

9	Inddragelse af nye landbrugsarealer	Der skønnes ca 40 ha, pga. reduceret arealforbrug langs dobbeltsporet, hvor staten allerede ejer arealer.	Ca 45 ha	Ca 60 ha	Ca 67 ha pga store udgravninger og dæmningsopbygninger.
10	Rejsetider imellem lufthavn og Legoland	4 min 40 sek netto + accelerations- og decelerationstid ved 90 km/h i det åbne landskab. Kørestrækning. Ca 7,0 km	4 min 30 sek netto + accelerations- og decelerationstid ved 60 km/h i den bymæssige bebyggelse. Kørestrækning. Ca 4,5 km	4 min 30 sek netto + accelerations- og decelerationstid ved 60 km/h i den bymæssige bebyggelse. Kørestrækning. Ca 4,5 km	4 min 30 sek netto + accelerations- og decelerationstid ved 60 km/h i den bymæssige bebyggelse. Kørestrækning. Ca 4,5 km

 = grøn farve markerer det bedste resultat

Resultaterne falder klart ud til Farre-liniens fordel på 8 af de 10 emner i forhold til de øvrige linieføringer. Farre-linjen er mest skånsom overfor beboerne og overfor naturen, er billigst at anlægge, giver de bedste forbindelsesmuligheder for kollektiv trafik i landsdelen, rummer det største udviklingspotentiale for Billund Lufthavn og Billund by, giver den mest fleksible drift i form af dobbeltspor og berører færrest mulige landbrug. Farre-linjen har endvidere den korteste rejsetid fra nordvest, mens rejsetiden østfra er forlænget med 1 minut for en løsning, der inkluderer et stop i Gadbjerg. Skal dette minut virkelig afskære os for muligheden for at få VVM-undersøgt begge linieføringer over Gadbjerg, når der er så mange andre fordele ved Farre-linieføringen ?

### Kommentarer til Banedanmarks foreløbige undersøgelser og deres notat af 29.08.16.

- Initiativgruppen finder det uacceptabelt, at man midt i arbejdet, hvor naturscreeningsarbejdet er afsluttet, vil standse færdiggørelsen af VVM-undersøgelsen af Farre-linien. Beslutningen er forhastet og truffet på et mangelfuldt grundlag.
- Vi finder omtalen af Farre-linien i Banedanmarks hjemmeside fordrejet, når den omtales som en enkelt borgers forslag. Det er den lokale initiativgruppe Åst-Mørup-Gadbjerg, der på vegne af mere end 600 lokale beboere, står bag forslaget. Det burde omtales som lokalområdets baneforslag.
- Vi finder, selv om vi kun er på skitse- og overslagsstadiet, at Banedanmark helt fortier anlægsøkonomien for samfundet og ikke medtager de store forskelle, der er på anlægsudgifterne til banestrækningerne og til anlæggene på lufthavnsområdet ved sammenligningen af de 4 linieføringer.
- Vi finder det også betænkeligt, at Banedanmark offentligt til deres interessenter i Banedanmarks egne notater har givet forkerte oplysninger ved sammenligning af de 4 togstrækningers længde og dermed oplyst forkerte rejsetider i mere end 6 måneder, - til trods vore indsigelser - når en lineal henover linieføringerne på et kort kunne have givet de korrekte oplysninger på under et minut (jf.bilag 2).
- Resultatet af sammenligningen på de 10 områder berettiger til en færdiggørelse af VVM-undersøgelsen af begge de to linieføringer over Gadbjerg, så de kan forelægges for offentligheden på det kommende høringsmøde.
- Initiativgruppen er dannet på baggrund af et massivt ønske fra områdets beboere, som ønsker, at banelinien til Billund skal gå igennem Gadbjerg. Derfor skal borgernes mening om de to linieføringer igennem Gadbjerg på det kommende høringsmøde også medtages. Hvis transportministerens lovning om, at lokalbefolkningen skal blive hørt, skal stå ved magt, er det afgørende, at den igangsatte VVM-undersøgelse af Farre-linieføringen færdiggøres.
- Hvis Banedanmark i sit oplæg til politikerne ønsker, at der højest skal være to linieføringer på det kommende høringsmøde, anbefaler initiativgruppen, at man vælger de to løsninger over Gadbjerg og at man straks stopper det videre arbejde med de to Jelling-løsninger, som ingen beboere i lokalområdet ønsker fremmet og alle tager afstand fra.

## **Opfordring til Transport- og Bygningsministeriet samt til de transportpolitiske ordførere.**

Initiativgruppen opfordrer politikerne til at gribe ind og give Banedanmark følgende opdrag:

- Banedanmark skal gøre VVM-undersøgelsen af Farre-linien helt færdig. Selv om det ifølge Banedanmark koster ca. 1 mio. kr. at færdiggøre undersøgelsen, også selv om screeningen af linieføringen i terrænet er gennemført, så bliver beløbet mange gange tjent hjem, hvis denne linieføring foretrækkes som det endelige valg. Linieføringen er ifølge vores sammenligning den bedste på 8 ud af 10 områder.
- Banedanmark skal foretage en yderligere optimering af Gadbjerg-linieføringen, så de sidste 7 beboelser med under 100 m's afstand til linien ikke bliver overset. Linieføringen skal flyttes, så ingen beboelser kommer til at ligge nærmere end 100 m fra banelinien. Initiativgruppen er lokalområdets talerør for, at også disse beboeres miljømæssige hensyn varetages og tilgodeses.
- Banedanmark skal endvidere optimere Gadbjerg-linieføringen med en sporkurve, som kan tilsluttes Herning-jernbanelinien vest for Gadbjerg og med nedgravning af banestrækningen på lufthavnens område. Det vil give Gadbjerg-linien et kvalitetsmæssigt løft og matche Farre-linieføringen på område 4 (udviklingspotentiale - kollektive trafik i landsdelen). Dels ville rejsetiden til Herning/Holstebro kunne afkortes mærkbart, og dels vil det trafikale kaos for fodgængerne foran terminalbygningen og for bilisterne på langtidsparkeringen samt støjgenerne for hotelgæsterne kunne undgås.
- Banedanmark skal offentliggøre VVM-redegørelserne for Jelling-løsningerne inklusive den detaljerede anlægsøkonomi, som blev færdiggjort sidste år, så der bliver god tid inden det offentlige høringsmøde til at gennemgå resultaterne. Trods utallige opfordringer og anmodninger er det ikke lykkedes initiativgruppen at få adgang til de økonomiske beregninger, hvilket blot forstærker indtrykket af et mangelfuldt beslutningsgrundlag.

Initiativgruppen henstiller til

- at Banedanmarks arbejder også på Billund bane-projektet præges af grundighed og ordenlighed.
- at Banedanmark løfter det ansvar, det indebærer at være samfundets og hele befolkningens professionelle rådgiver og planlægger af nationens jernbanelinier.
- at planlægningsarbejdet ikke præges af fordrejninger, fortielser og undladelser, men at resultaterne beror på åbenhed og professionel saglighed.

Vi er i lokalområderne fortsat meget taknemmelige over, at landspolitikere, transportordførerne i Togfonden og med enig opbakning af byrådene i Vejle og Billund, anbefalede Transport- og bygningsministeren at inddrage linieføringen over Gadbjerg i de igangværende VVM-undersøgelser.

Netop derfor sender vi denne anmodning til politikerne om at sørge for, at begge linieføringer over Gadbjerg bliver undersøgt og at Gadbjerg-linieføringen bliver optimeret, så ingen beboelser ligger under en afstand af 100 m til banelinien. Hensynet til beboerne og til ordentligheden bør vægtes højest!

På vegne af Initiativgruppen Åst-Mørup-Gadbjerg

Jørgen Braad

### **Der vedlægges følgende bilag:**

Bilag 1: Oversigtsskema med sammenligning af de fire linieføringer på 10 områder, af 14.10.16

Bilag 2: Dokumentation ved sammenligning af de fire linieføringer, af 14.10.16.

Bilag 3: Banedanmarks nyeste og reviderede notat med oversigtskort af 29.08.16 over de 4 linieføringer.