

**Høring Jelling 30. januar 2018****Referat fra borgermøde om Ny bane til Billund**

Borgermødet blev afholdt i Jelling den 30. januar 2018 på Bredagerskolen.

Der var ca. 350 fremmødte foruden de tilstedeværende fra Banedanmark og Vejle Kommune.

Dørene åbnede kl. 18.30 og selve borgermødet varede fra kl. 19.00 til kl. ca. 23.00. Både før mødet, i pausen og efter mødet kunne de fremmødte tale med medarbejdere fra Banedanmark og få svar på konkrete spørgsmål om projektets påvirkninger og indhold. Der var stor interesse for at benytte denne mulighed.

Der var velkomst ved Vejle Kommunes borgmester, Jens Ejner Christensen, og ved Betina Lose, der er chef for den afdeling i Banedanmark, der arbejder med udvikling af jernbaner.

Første del af mødet bestod af oplæg fra sektionschef Betina Lose, projektleder Lars Deigaard, assisterende projektleder Jimi Okstoft og teamleder Anne Birgitte Hansen – alle fra Banedanmark. I deres oplæg fortalte de om projektets indhold og perspektiver og om de lokale påvirkninger, mens banen bygges, og når den er sat i drift. Oplægget indeholdt også en præsentation af den videre proces, som er:

- Den offentlige høring varer til 11. marts 2018. Frem til den dato kan man sende hørings svar til Banedanmark på mailadressen nybanebillund@bane.dk
- Alle hørings svar indarbejdes og kommenteres i et høringsnotat
- Herefter indledes den politiske beslutningsproces

De fremmødte blev opfordret til at gå ind på det dynamiske kort på Banedanmarks hjemmeside, hvor man kan se detaljer om, hvilke konsekvenser projektet får lokalt.

I pausen havde de fremmødte mulighed for at tale med Banedanmarks medarbejdere ved temaborde om miljø, arealer, ekspropriationer, trafik og teknik samt støj og vibrationer.

Efter pausen var der debat og spørgsmål fra salen i ca. 2,5 time. Denne del af mødet blev styret af journalist Trine Sick.

Betina Lose rundede mødet af med at takke for deltagelsen, den store spørgelyst og den fine debat, hvor den gode tone blev holdt, selvom der også var kritik af projektet. Betina Lose opfordrede de fremmødte til at benytte sig af muligheden for at deltage i det fortsatte høringsforløb ved at indsende skriftlige hørings svar.

Referat af debatten

Nedenfor er spørgsmål, kommentarer og svar fra debatten refereret. Rækkefølgen er redigeret, så de enkelte spørgsmål, kommentarer og svar er rubriceret i forhold til nogle overordnede emner.

Spørgerunden blev indledt af Trine Sick.

Politik og tidsplan

Spørgsmål: Jens Morten Larsen

Mit spørgsmål går måske også til det politiske niveau. Jeg kan se, at der er en del derfra. Jeg tror så ikke, at det er de politikere, der skal tage den endelige beslutning. Men det går på, at hvis der vedtages én af løsningerne her, hvor sikker kan man så være på, at man så også gennemfører? Eller kommer det til at ligge som vedtaget i en skuffe, fordi man måske finder ud af, at man alligevel ikke har råd eller sådan nogle ting. Jeg tænker på den gene, som disse lodsejere vil være påført af, at der ligger en streg ind over deres matrikel.

Svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark

Banedanmark har en vis grad af kontrol over, hvad der bliver afleveret til politisk behandling, og så ophører vores kontrol fuldstændig. Jeg tror også, at du indledte dit spørgsmål med, at det måske mere var et spørgsmål til politikerne, for det er det jo i høj grad. Vi har tilfælde på projekter – også på nybaneprojekter – hvor der er valgt en linjeføring, som lige nu ligger og venter på, at man skaffer noget finansiering. Det er ikke nogen hemmelighed – det gør den nye bane over Vestfyn faktisk. Men vi ved jo ikke, hvordan forløbet bliver for banen til Billund Lufthavn. Det eneste vi ved er, at vi skal aflevere et beslutningsgrundlag for projektet.

Spørgsmål: Birgitte Nørgaard

Jeg er en af dem, der er rigtig ked af, at der skal bygges en bane overhovedet. Desværre – I har gjort et flot stykke arbejde – men jeg synes ikke, det er en god ide. Og jeg siger det fordi, jeg simpelthen ikke kan forstå, hvorfor der skal bruges så mange penge, når vi har nogle gode busser. Jeg ved også, at jeg – blandt rigtig mange andre – ikke kan finde ud af, hvor skal de der penge komme fra. Det kan komme op i en milliard, tror jeg, og så et millionunderskud om året – det er ikke smart. Men vi kunne bruge pengene rigtig godt mange andre steder her i Danmark. Så jeg vil gerne have at vide, og jeg er så glad for – jeg kan da kun se en politiker, og det er dig Jens Ejner i aften – jeg ved ikke, hvor de andre de er henne. Men jeg vil sådan håbe, at I som folkevalgte vil bringe dette her budskab videre fra mig og nok også nogle andre om, at det er ikke en god ide, det vi er ved at lave lige nu.

Svar: Jens Ejner Christensen, borgmester i Vejle Kommune

Det er hørt.

Spørgsmål: Birgitte Tremlett

Jeg vil egentlig støtte op om det, den anden Birgitte sagde. Tak for et fint oplæg. Vi kommer med mange kritiske spørgsmål, men hvornår kan vi stille dem til vores politikere?

Svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark

Den første lidt mere indirekte vej, det er jo så ved, at I afgiver dem som høringsvar eller har sagt dem i aften, for så går de videre til politikerne med Banedanmarks svar på dem. Ellers er det jo frit for enhver i det her land at skrive til vores minister eller til politikere i øvrigt og få et svar ud af det.

Supplerende svar: Jens Ejner Christensen, borgmester i Vejle Kommune

Jeg kan jo godt prøve at komme med et politikersvar, for det kan jo ikke blive andet. Dette er jo noget, der bliver vedtaget af landspolitikerne. Og jeg vil egentlig opfordre jer til, at hvis det er sådan, at man vil lave noget inden – eller nu her i forbindelse med, at man sender sit høringssvar ind – så skal man prøve at tage fat i nogle landspolitikere, som man har en kontakt til.

Vi har jo i Vejle Kommune bredt politisk talt om de overordnede intentioner i Togfonden. Det synes vi sådan set bredt politisk – der er mange politikere, der nu er til stede, og så kan man selv tage ordet, hvis man vil det, men dette skal jo ikke være en politisk aften – men det har man jo egentlig bakket op omkring. Så er der alle de problematikker, der ligger i, at Togfonden er der nogle partier, der er med i, og nogle der er uden for. Så det er meget svært at give et lokalpolitisk svar på dette her. Vi følger sådan set lige så meget med i processen, som I alle sammen gør, og vi prøver på at lave et samlet høringssvar, som byrådet kan blive enige om. Men når vi hører debatten i aften og ved, hvor mange holdninger der er til dette her, så kan I næsten selv regne ud, hvor svært det bliver lave et sådant svar. Min personlige holdning er jo, at hvis vi skal have en banebetjening til Billund, og man vedtager det af et politisk flertal i Folketinget, så skal vi sørge for i så god en proces som muligt at få det bedst mulige ud af det. Vi får en stor del af vores kommune hængt op på Danmarks andenstørste lufthavn. Det er den overordnede gode ting, man kan sige om det. Men derudover kan man jo sagtens have sine egne holdninger til, om man synes, det er fornuftigt at bruge penge på at lave en jernbane, eller om man hellere vil busbetjene det. Jeg tror, det er det bedste svar, jeg kan give nu.

Hvis vi havde haft nogle økonomiske konsekvensberegninger på, hvor dyrt dette er at lave, så kunne vi have holdt det op imod, hvad kunne vi have fået for de penge ellers, hvis vi kunne have lavet en busbetjening til Billund. Så tror jeg også, det er vigtigt, at hvis man skal have de der helt overordnede politiske "perspektivbriller" på, er det så godt, at vi får Danmarks andenstørste internationale lufthavn bundet op på vores banenet? Og det vil jeg jo nok personligt svare ja til. Det synes jeg sådan set, at der på langt sigt er fornuft i. Så det er jo nogle af de der overvejelser, som der ligger af politisk karakter.

Kommentar: Martin Skovlyst

Det falder meget godt i tråd med de indlæg, der lige har været, og det er nok også mere en kommentar, som jeg håber, at politikerne hører, end det egentlig er et spørgsmål til Banedanmark, men jeg er jo glad for, at det også kommer videre den vej til landspolitikerne. Vi ved jo alle sammen godt, at dette projekt på ingen måde er samfundsøkonomisk rentabelt hverken nu eller i 2030 eller senere. Der skal rigtig mange flere passagerer til, før det bliver det. Så på den måde er det jo ikke et supergodt projekt. Jeg kan godt forstå, at hvis man driver erhverv eller er politiker i Billund, at man så jubler over dette her. Jeg har lidt mindre forståelse for, at man jubler så meget, som man gør i Vejle rent politisk. Det er lige som om, der er sådan en automatreaktion, og den har jeg også hørt fra flere politikere – mest når det har været "off the record" – at det er jo en gave. Det er jo et stykke gratis infrastruktur, vi får foræret af staten, så selvfølgelig skal vi tage imod det med kyshånd.

Men det er bare sådan med gaver – i hvert fald når jeg selv får gaver – det er ikke altid, at de er lige gode. Og man skal lige pakke den op for at se, hvad der er, før man finder ud af, om det er noget, man bryder sig om. Vejle Kommune ejer jo 33 procent af lufthavnen, og derfor har man selvfølgelig

som kommune og dermed som forvalter af vores skatte kroner en eller anden interesse i, at lufthavnen drives effektivt. Men når man kigger på det, der står om trafikanalysen i jeres materiale, så handler dette her om, at andelen af passagerer, der bruger offentlig transport til Billund Lufthavn ligger på tre-fire procent. Det forventer man med Billundbanen, at man kan øge til fem-seks procent. Det er altså det, vi taler om. Derudover flytter man rundt på noget fra bus til tog, men det er det, vi taler om. Så det er jo altså ikke fordi, at der i denne gave ligger en kæmpe vækst til Billund Lufthavn. Den klarer sig fint uden denne her bane. Det er faktisk spørgsmålet, om de overhovedet vil kunne se det på deres drift.

Det andet der ligger i denne her, det er som Jens Ejner også siger, så kan man komme hurtigere og nemmere fra Vejle til Billund, når man har denne her forbindelse mellem de to byer, men vi taler om de her fire minutter. Og når man skal ud at rejse med et fly eller til Legoland for den sags skyld, hvor man skal stå og vente på at købe sin billet uden for indgangen, så er det fuldstændig lige meget med de fire minutter. Så der synes jeg måske heller ikke, at gaven er så attraktiv.

Så er der jo selvfølgelig også nogle andre ting i gaven, og det har vi set på de visualiseringer, I har vist, hvor meget det påvirker landskab, borgere, vores struktur, hvor mange veje det lukker i mellem her og Billund. Det har altså nogle kæmpe påvirkninger på dette her område. Det synes jeg ikke er en særlig god ting i denne her gave. Vi ser nogle tal heroppe med, hvor mange borgere der er påvirkede, og der regner man med nogle støjberegninger, som er de samme grænser, man regner med inde i Odense by, når man laver letbane. Men i virkeligheden er der jo hundredvis af borgere langs hver eneste linjeføring, der bliver påvirket af dette her, fordi du kan ikke komme over den her bane ret mange steder. Så det kan godt være, at det ikke støjer ret meget, men det påvirker altså disse her landsbysamfund rigtig meget ude omkring.

Så min bøn er egentlig som borger i Vejle Kommune, at vores lokale politikere går meget ind i denne her sag. At de taler vores sag – det er jo jer, vi er nødt til at læne os op ad, det er jer, der er vores ambassadører i denne her sag. Og det er selvfølgelig rigtigt, som Jens Ejner siger: Det er ikke jer, der træffer beslutningen. Men vi har jo også bare set, hvilken betydning det har, når der kommer høringsvar fra Vejle Kommune. Det er en ting. Men man har jo også en masse kontakt igennem samarbejdsgrupperne med Banedanmark og Billund Kommune og så videre, og hvor man mødes en gang i mellem. Der påvirker man jo også mange ting. Og man skulle ikke gøre ret meget fra Vejle Kommune, før Gadbjergløsningen blev taget af. Man skulle heller ikke gøre ret meget for, at den kom på igen. Så selvfølgelig har man kæmpe indflydelse på dette her. Og det har man også længere hen i forløbet, når beslutningen skal tages, om man overhovedet skal have en bane. Selvfølgelig bliver der lyttet til Vejle Kommunes politikere. Så vi har oplevet, at politikerne i Vejle Kommune er blevet mere og mere interesseret i projektet henover de sidste to år. Vi oplever faktisk en god dialog nu, og det håber jeg virkelig fortsætter, og så håber jeg, at man kigger på, om Vejle Kommunes borgere rent faktisk får noget ud af denne her gave. Og så håber jeg simpelthen, at man gemmer kvitteringen, og så får den returneret, inden byttegarantien udløber

Kommentar: Jens Albrechtsen

Jeg har fået delvist svar på mit spørgsmål. Det gik på, at der var en trafikforsker og en trafikøkonom – professorer – der i 2014 udtalte, at denne her Billundbaneløsning var økonomisk galimatias. Og jeg tænker, at forudsætningerne for deres udtalelser nok ikke er ændret meget siden. Og mit spørgsmål gik på, hvad vores lokalpolitikere vil gøre for at udvise et nationalt samfundsøkonomisk ansvar. Og

jeg tror, jeg har fået svaret på, at det vil man nok ikke gøre så meget for. Man er nok i virkeligheden for denne her løsning. Og jeg tænker, at det var lidt ærgerligt, at man ikke ville se det hele i et helikopterperspektiv. Men ja – jeg har fået svar.

Kommentar: Kirsten Pedersen

Det er lidt i forlængelse af det, vi har været inde på før. Hvem er det i grunden, der efterspørger denne her bane? Er det Vejle? Er det Christiansborg? Er det folk, der bor her i nærheden? Er det dem i Aalborg? Er det dem i Esbjerg? Hvis det er dem i Esbjerg, så har de i hvert fald et problem. Banen kører fra Vejle til Billund, men dem i Esbjerg er allerede koblet af, inden de overhovedet overvejer at tage med flyveren. En anden ting er, at hvis man beholder busserne, som jeg har indtrykket af, at folk er meget tilfredse med, så har man en fleksibilitet i, at man kan stoppe og tage folk op, der hvor der er folk. Man kan komme ind fra øst og vest og syd og nord, og man er ikke begrænset til at skulle komme fra Vejle eller Gadbjerg eller Jelling, eller hvad man nu bestemmer sig for. Det var en kommentar til den politiske proces.

Svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark

Faktisk blev jeg kontaktet af en af jer venlige borgere her i pausen, som havde kigget lidt længere tilbage i historien, end jeg havde, og som faktisk kunne se, at ideen var startet som et amtsligt forslag. Vi ser det første gang i Banedanmark i aftalen om Togfonden. Der har landspolitikerne ønsket et beslutningsgrundlag for en ny bane til Billund, der skal medvirke til at styrke den kollektive trafik her i Midt- og Østjylland og desuden medvirke til at koble Billund op på den strategiske satsning på Timemodellen. Og den er jo formuleret landspolitisk.

Spørgsmål: Esben Frederiksen, Gadbjerg

I resumeet på side fire står der, at Jellingløsningerne vil skabe mere vækst og udvikling end Gadbjergløsningen. Det står ikke så direkte, men det er dog det, der fremgår af resumeets tekst. Og det "trigger" mit spørgsmål om, hvordan I forstår vækst og udvikling? For i Gadbjerg er vi selvfølgelig meget interesserede i at få genåbnet stationen. Vi kan se, at for Vejle Kommune vil vi skabe et fantastisk bo-område med mangfoldige bo-former og bo-muligheder med adgang til tusindvis af arbejdspladser i Billundområdet, i Struer-Herning-Give-Brande-området og mod Vejle. Samtidig vil vi også få en tættere tilknytning med infrastruktur til vores nærmeste naboer – dem i centerbyerne Give og Jelling. Det ligner udvikling. I hvert fald i mine øjne. Modsat så er Jellingløsningerne kendetegnet ved, at de skærer igennem noget skøn, kuperet natur. De gennemskærer to landsbysamfund, som må dø. De bliver skåret midt over, simpelthen. Det ligner det modsatte af udvikling. Så derfor vil jeg spørge lidt undrende til, hvordan beregner I et udviklings- og vækstpotentiale ved anlæggelse af banen.

Svar: Jens Brix, chefkonsulent i Banedanmark

Vi regner på den klassiske samfundsøkonomi-metode, sådan som man opgør den inden for transportområdet. Og det er simpelthen noget med at opgøre transporttid. Tid er lig med penge, så det har man med i den ene hånd, og så har man alle omkostningerne til at drifte og lave anlæggene, som man vejer tidsgevinsterne op imod. Sådan noget med udvikling er egentlig ikke noget, vi regner på. Vi regner på de tidsgevinster, der er. Men Gadbjerg vil jo få en stor gevinst af en station, det er vi

udmærket klar over. Og i det alternativ vil vi også regne igennem, hvad en sådan station betyder af fordele lokalt målt i tid, og hvad den betyder i tabt tid for dem, der ikke skal noget i Gadbjerg, men som nu får et stop der, og derfor får et tidstab ud af det. Sådan et regnestykke laver vi, men vi regner ikke udviklingspotentialer. Vi har ikke en fasttømret metode til det.

Opfølgende spørgsmål: Esben Frederiksen

Man kan så undre sig over, at I tager stilling til det i redegørelsen. At der står, at det vil skabe øget udvikling.

Supplerende svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark

Til det vil jeg bare sige tak for kommentaren. Vi går lige hjem og kigger på den formulering, for jeg kan godt høre, at vi ikke er helt præcise nok i forhold til, hvordan det bliver læst.

Spørgsmål: Erik Hansen, Mørup

Min kommentar er en perspektivering af disse her 4 minutter, vi taler om. Men først vil jeg gerne komme med en personlig indrømmelse, og det er, at jeg er lidt langsom i det, og det siger min hustru også. Så jeg valgte at tage til møde i går aftes og også i aften, og jeg mener egentlig, at jeg har fået fat i lidt mere i aften, så tak for det. Men jeg bed også mærke i noget, der ikke blev nævnt, og det var, at Betina Lose i sin indledning i går nævnte, at det her projekt jo bliver udført i København. Og det er vi godt klar over. Det kan vi mærke herude. Vi har set jer alt for lidt i lokalområdet – især i begyndelsen af projektet. Og desværre synes vi, at de løsninger, der er kommet ud af det, bærer præg af det. Det er skrivebordsløsninger, som trænger enormt til at blive optimeret.

Men tilbage til de 4 minutter, der bliver talt rigtig meget om. Og der har jeg lavet en økonomisk beregning. Det har Banedanmark ikke gjort ved de tre løsninger, men det har jeg gjort baseret på meget komplicerede matematiske modeller, og så min egen personlige erfaring som flittig rejsende gennem 30 år fra Billund Lufthavn. Og for lige at summere op – vi tager det i runde tal – så taler vi i aften om at investere 1 milliard i at spare 4 minutter for 4-5-6 procent af de rejsende fra Billund Lufthavn og i øvrigt med et årligt driftsunderskud på 50 millioner kroner. Ved siden af det ødelægger man f.eks. to landsbyer, hvis man vælger den sydlige Jellingløsning. Min model den koster 5 millioner om året, og den sparer 100 procent af de rejsende for op til 10 minutter. Og den består i al sin enkelthed af, at man ansætter nogle flere folk i indtjekning, for der står jeg normalt i kø i 10 minutter. Og man ansætter et par folk mere i sikkerhedskontrollen. Der sparer vi yderligere mindst 5 minutter, og så har vi alle sammen sparet et kvarter, og det er vel at mærke for 100 procent af de rejsende, og det er med et lille bidrag på 5 millioner kroner om året. Og det er bare lige en til politikerne: Jeg vil gerne sætte dette her i perspektiv. At det er galimatias, som der blev sagt herovre fra. Det giver ingen mening, og man skal tænke sig gevaldigt om her. Tak.

Spørgsmål: Bo Lindhardt

Med hensyn til de 4 minutter skal man også huske, at man står på andre steder end Vejle. Det kan være, at man står på i Horsens, det kan være, man står på i Fredericia. Og så skal man lige huske, at når man står på i Vejle, så skal man vente en halv time, før bussen kører til Billund. Så 4 minutter?

Det er helt forkert at tro, at man rejser fra hele Danmark til Vejle og kun til Billund. Man rejser også fra andre steder i Danmark til Billund. Det skal man huske på. De 4 minutter er andet end sparet tid ved at komme til lufthavnen.

Svar: Jens Brix, chefkonsulent i Banedanmark

Det er sådan i dag, at hvis man så vil med kollektiv trafik til lufthavnen eller Billund by fra Vejle, så må man med en bus derfra. Det er sådan set ikke meget anderledes end i fremtiden, hvor man så må med et tog fra Vejle. For det tog kører også hver halve time, som bussen gør, så man kan groft sagt sige, at dette projekt er, at vi erstatter en bus med et tog, og det tog er så disse her 4½ minut hurtigere. Og hvordan gør vi den gevinst op? Vi ganger de 4½ minut med, hvor mange rejsende, det er, der får gavn af det, og så får man nogle timer ud, og så har vi en timepris. Det er ca. 85 kroner, når det er private – der er nogle store analyser, der viser, at det er ca. sådan, folk værdsætter deres tid i gennemsnit – og så er der erhvervsture. Det er noget mere, nemlig op til 260 kroner i timen. Og der regner man simpelthen sammen køligt og nøgternt og finder ud af, hvor mange millioner kroner det er værd, og det sammenligner man så med drift og anlæg. Og så må jeg lige kommentere på 50 millioner i minus for drift: Så dyrt bliver heller ikke. Den ene ting er, at den bus der kører – og det skal jeg også lige sige igen: Jeg hører, at busser er meget mere fleksible, og at de jo kan samle folk over det hele. Men den bus, vi snakker om, er den, der kører fra Billund Lufthavn og til Vejle, hvor den vist har ét stop inde ved amtsgården inde i Vejle. Men bortset fra det kører den også helt uden stop. Så det er den bus, vi snakker om at erstatte. Vores driftsomkostninger bliver dyrere end med bussen, men vi er ikke oppe i 50 millioner om året.

Linjeføringer

Spørgsmål: Niels Hvid, Gødsbølskovvej 7

Jeg driver en lille virksomhed med turistlejligheder. Jeg kan se, at 150 meter fra min ejendom skal der graves temmelig meget jord væk. Derfor kiggede jeg på, hvor mon det skal oplagres, for der må jo være et grønt område, for al den jord skal man jo gøre noget ved. Men jeg kan se, at hele den linje, der går fra Bredsten Landevej og passerer Gødsbølskovvej, der skal graves meget jord op, men der er ikke sat plads af til at lægge det fra sig. Kører man langs med banen og lægger det et andet sted hen, eller forsvinder det bare?

Svar: Anne Birgitte Hansen, teamleder i Banedanmark

Det er sådan, at vi har et stort jordoverskud på alle tre linjeføringer. Men på nuværende tidspunkt kan man ikke finde ud af – eller man har ikke valgt, hvor det skal lægges hen. Man har lagt ind i budgettet, at der kan køres noget jord væk, men der er også lagt ind, at der er noget, der skal placeres lokalt. Vi har haft en dialog med begge kommuner om, at når og hvis det bliver aktuelt i forhold til, at banen bliver besluttet, så går man ind og tager dialogen om, hvor man kan placere jorden. Det er alt for tidligt på nuværende tidspunkt at gå ind og lave en jordplacering.

Spørgsmål: Ejlif Møller Nielsen

Jeg må indledningsvist sige, at det næsten er sagt, alt det jeg ville sige. Men jeg prøver alligevel at finde på et eller andet. Nu siger vores borgmester jo her – for lige at begynde at skyde lidt på Jens

Ejner, eller ikke at skyde, det lyder så brutalt, og jeg er jo et rart menneske, siger min kone i hvert fald – han siger, at vi skal vækste, og Vejle vil gerne kobles op på lufthavnen. Men jeg synes snart, at i det samfund, vi lever i, og det inkluderer også Vejle, at vi skal til at begynde at spekulere på behov i stedet for vækst. Og jeg ved godt, at vi hele tiden skal vækste, men hvor meget? Vi skal skele til behov. Og har vi så behov for den der – nu siger jeg det lige ud – skide jernbane? Det mener jeg ikke, at vi har. Hvis jeg kigger lidt på de busser, der kører fra Billund til Vejle med 220.000 passagerer i, og på Billund Lufthavn og Legoland, som jeg ser som de eneste vindere i det spil. Jeg ved ikke, om lufthavnen sender tre millioner mennesker af sted på flugt fra dette her samfund hvert år. Hvor kommer alle de andre så fra? Kommer de med hestevogn, kommer de på cykel, kommer de gående? Nej, det gør de ikke, de kommer i deres bil, som de har stående nede på gaden. Og hvis det sådan, at de ikke selv har en bil – jamen, jeg vil f.eks. ikke have min bil stående ude i Billund Lufthavn, selvom jeg bor lige 10 kilometer derfra – så ringer jeg til min nabo og siger, kan du ikke lige? Og så kører han os til lufthavnen, og det er sådan, det foregår.

Nu er det så linjeføringen, vi skulle have, og jeg bor på den nordlige, og det er altså en af de farlige, kan vi sige på den måde at forstå, at det er en af de to, der bliver vanskeligst – også den sydlige har vi hørt om. Men den nordlige, der skal man for det første flytte 1,2 millioner kubikmeter jord, og banen den kommer 50 meter fra mit sovekammer, og det er den personlige berøring, jeg har af den jernbane. Som også sagt i går, så er jeg nødt til at have sengen boltet fast i gulvet, fordi vibrationerne fra toget uvægerligt vil komme ind i soveværelset. Jeg får en jernbaneoverskæring ca. 50-75 meter fra mit nærmeste hjørne, og der får vi blink og rabalder fra klokkerne, medmindre man finder ud af at stille nogle af de der "light-udgaver" op. Det må man nok kunne finde ud af.

Det er mest et synspunkt end et spørgsmål, jeg kommer med her. Men spørgsmålet går på, hvorfor skal man lægge jernbanen lige det allermest besværlige terræn. For hvis det er sådan, at de gerne vil have den i Gadbjerg, så lad dem da få den i Gadbjerg, hvis vi endelig skal have den. Men jeg ser helst, at den ikke kommer. Og så lige en ting mere: Giv dem lige det der lille hus, som man kalder en togstation.

Svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark

På nuværende tidspunkt er der jo er flere alternativer i denne VVM-redegørelse, og vi har ikke lagt os fast på endnu, hvad vi vil skrive om dem i vores beslutningsgrundlag. Men vi lytter jo til det, der bliver sagt også i aften i forhold til de synspunkter, der er. Jeg håber bare, at I føler jer dækket ind af den måde, vi har beskrevet konsekvenserne af de forskellige alternativer. Det er sådan set det, der er mit mål lige nu.

Spørgsmål: Erik Hansen

Det er et spørgsmål til Anne Birgitte Hansen, fordi der bliver spurgt til jord herovre, og så siger du, at "vi har regnet fjernelsen af jord med ind i vores budgetter". Og vi spurgte gentagne gange i går, og jeg har søgt aktindsigt omkring fem-syv gange om de økonomiske forhold, og I påstår, at der ikke er noget budget. Jeg vil gerne vide, hvad det er for et budget, du refererer til, og du kan forvente en aktindsigtsansøgning fra mig igen.

Svar: Lars Deigaard, projektleder i Banedanmark

Vi er i gang med at budgettere dette her, og der lægger man selvfølgelig en strategi ind og siger, hvordan er det, vi håndterer de forskellige ting, herunder også jord. Vi har jo haft en korrespondance, og du har jo også fået vores materiale løbende. Det kan godt være, at det ikke er med i det, du har nu, for det er jo en "on-going" proces at prissætte dette her.

Supplerende svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark

Vi har ikke lavet noget samlet budget. Det er ikke det, Lars siger. Som jeg tror, vi også talte om i går, så har vi travlt, når vi kommer hjem med at få lavet budgettet. Når vi ser, hvad der kommer ud af de offentlige høringer, er der nogle tilpasninger undervejs – så er det, at vi starter på prissætningen. Det er ikke det samme, som at man ikke begynder at gøre sig nogle overvejelser om, hvad der skal indgå i et sådant budget, men vi har ikke noget samlet budget.

Spørgsmål: Jørgen Braad

Nu er vi nede i det lavpraktiske, og jeg skulle måske have stillet spørgsmålet i går ovre i Billund. Men for de mennesker, der bor i Billund by, er det jo væsentligt – nu kan vi ikke lige se det, men kortet viser, at en af stationerne ligger helt oppe mod Vibevej/Fasanvej. Jeg vil godt allerede bringe det der punkt frem: Havde det ikke været klogere at lade jernbanen svinge op på nordsiden af Nordmarksvej – skal vi have et kort frem, for at I kan se det? Eller er det svært? Det jeg gerne vil frem til er, at hvis man nu senere planlægger en forlængelse af jernbanen, så skal man fjerne ikke mindre end 50 huse ved ekspropriation. Og det var måske smart nok allerede nu i jeres planlægning at føre jernbanen i et sving ud mod vest. Så kan de der mennesker sove roligt om natten, selvom der går 15-20 år før, de skal til at ekspropriere dem. Men det var et lille tip, I kunne tage med hjem. Det var spørgsmål et.

Svar: Jimi Okstoft, assisterende projektleder i Banedanmark

Der er selvfølgelig kigget på dette her med en forlængelse til Grindsted. Det er der kigget på tidligere i Trafikstyrelsens rapporter, og der blev det fundet, at der ikke var det store behov for at gøre det, i hvert fald ikke de første mange år. Hvis man vil gøre det i fremtiden, så kan jeg berolige med, at vi ikke forestiller os, at vi kører videre ind igennem Billund by for at komme over mod Grindsted. Der er simpelthen for mange huse, som du også siger. Så hvis man skulle gøre det, ville man nok køre den anden vej ud af Billund. Det vil selvfølgelig være noget mere besværligt og tage lidt længere tid, men det er det, man ville være nødt til at gøre. Vi har ikke på nuværende tidspunkt fremtidsikret i forhold til at køre videre mod Grindsted, for det viser analyserne, at der ikke er behov for.

Kommentar og supplerende spørgsmål: Jørgen Braad

Min bemærkning var, at det kunne I så gøre, og så kunne I berolige de mennesker. Jeg havde lige et par spørgsmål til selve lufthavnen. Vi var inde på det lidt i går, da jeg var dernede, men jeg fik ikke rigtigt et helt præcist svar, og det var nok Jens Brix. Vi talte om den her linjeføring, der ligger oppe langs lufthavnshegnet, og den medfører jo, at passagererne skal passere de her 220 meter ind til selve terminalen. Og vi talte også lidt om tiden i det, for det har lidt betydning, når man nu skal sammenligne de forskellige løsninger. Det er 220 meter med bagage og det hele. Det er efter min opfattelse nok omkring 10 minutter at gå det stykke med bagage. Jeg skal lige sige, at der kommer jo også en overkørsel, og man skal igennem denne her befærdede vej, hvor man måske skal have et

ophold på et par minutter. Men jeg vil bare gerne have præciseret, at der ligger trods alt for de togrejsende, der kommer øst fra, så ligger der i hvert fald en ekstra spadseretur og dermed også en lidt længere transporttid, så det ikke bare er togtiden, vi skal fokusere på. Det er det, jeg vil frem til.

Svar: Jens Brix, chefkonsulent i Banedanmark

Du har fuldstændig ret. Der er en længere gangtid fra det forslag end fra det andet, og det vil vi også regne ind i vores evaluering af de enkelte forslag. Med hensyn til hvor hurtigt folk går, vil vi bruge et gennemsnit af gangtider. Vi vil lige lave en lille undersøgelse af, hvad det typisk er i lufthavnsområder, og så er det den kilometer i timen, vi lægger ind og regner med. Jeg tror, at 10 minutter er lige lidt meget. Så lang tid tager det altså ikke at gå 200 meter for gennemsnittet af den danske befolkning – heller ikke selvom de har en taske med eller en kuffert.

Supplerende bemærkning: Jørgen Braad

Det er vi nok enige om, hvis man går direkte. Men hvis man skulle stoppe ved denne her vej.

Svar: Jens Brix, chefkonsulent i Banedanmark

Ja, det var det andet, du nævnte. Vi regner simpelthen med, at der bliver etableret en fodgængerovergang der. Og når så toget kommer, og folk skal frem og tilbage, så er det bilerne, der holder tilbage, så det bliver en gene for bilerne, og den vil vi også regne ind i vores regnestykke for at se, hvor stor den vil være.

Spørgsmål: Jørgen Braad

Lad os bare tage det andet spørgsmål om lufthavnen. Jimi var i går inde på – eller vi drøftede det andet forslag, nemlig hvis jernbanen skal føres ind lige foran terminalen. Og der synes jeg i dag, at du allerede er kommet det skridt videre, at den har du allerede droppet. Det havde du ikke helt i går. Vi talte om "jerntæppet" ned igennem langtidsparkeringen. Men hvad er din konklusion? Er den droppet?

Svar: Jimi Okstoft, assisterende projektleder i Banedanmark.

Der er jo ikke noget, der fuldkommen er droppet på nuværende tidspunkt. Vi siger bare: Dette her ser meget svært ud at realisere. Og der er en stor sandsynlighed for, at den ikke går videre i den næste fase. Men foreløbig er den med, og den er beskrevet i vores VVM, men vi har så også beskrevet konsekvenserne af, at den er svær at realisere. Det er så tæt på vi kommer på nuværende tidspunkt.

Kommentar: Jørgen Braad

Okay ja, for det betyder jo, at hvis man skal igennem fra den ene halvdel til den anden, så skal man igennem denne her lille tunnel, og der ligger også en forsinkelse på 10 minutter. Jeg er nødt til at samle rejsen op i samlet tid, når vi skal til at drøfte de andre forslag.

Spørgsmål: Birgitte Tremlett

Spørgsmålet handler om strækningen fra stationen i Billund by til Lalandia. Jeg har været inde og kigge på kort og med hensyn til tid, hvis man kommer med toget og skal på weekend i Lalandia og bliver læst af i Billund bystation, så skal man ikke gå 220 meter – var det ikke det, vi blev enige om? Så skal man faktisk gå 1,6 kilometer. Og den tror jeg ikke på. Tyve minutters gåtur med fire unger og håndklæder og "Gepäck"? Nej, så skal vi også til at indsætte shuttlebusser for at komme fra lufthavnen til Lalandia. Det giver jo ingen mening. Og i det hele taget: Er det de kunder, der kommer i Lalandia, der har brug for det tog? Kører de ikke i stationcar og skal have barnevogn og sådan noget med?

Svar: Jens Brix, chefkonsulent i Banedanmark

Du har ret. Der er langt fra den bystation og over til især Lalandia, og vi gennemgår vores prognose kritisk, og hvis der har ligget et potentiale der, så vil jeg give dig lidt ret i, at det er nok ikke særlig stort. Så det vil få den vægt, det fortjener, og ikke mere i den endelige prognose.

Spørgsmål: Peter Refsing

For mig at se, ser det ud som om, at Gadbjergløsningen kræver mindre flytning af jord, og at den også går mindst ud over den skønne natur, som gælder i øvrigt for alle tre linjeføringer. Gadbjergløsningen viser også, at det går ud over færrest bygninger. Hvis vi kigger på Åst-linjeføringen, så var der en frygtelig masse jord, der skulle flyttes, der er en masse bakker derude. Det synes jeg er rigtig synd. Jeg synes også, at i alle tre tilfælde har vi en skøn natur. Men jeg tror, at den løsning, der går mindst ud over naturen, det er Gadbjergløsningen. Det var alt.

Svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark

Jeg vil ikke sige så meget andet end, at vi er helt opmærksomme på, at der er forskellige fordele og ulemper ved alle de her løsninger. Vi har også beskrevet de forhold, som du tager op nu, i forhold til, hvad det er for konsekvenser, der er. Jeg tror ikke, man kan sige sig fri for ved nogle af linjeføringerne, at de har konsekvenser for nogen. På mødet i går var der nogle, der gjorde os opmærksomme på, at husk nu, at der også er nogle, der bliver berørt af Gadbjergløsningen, så det ikke kommer til at fremstå fuldstændig uimodsagt. Det synes jeg er vigtigt at sige. Også selvom man ikke nødvendigvis giver sig så meget til kende på sådan et møde her. Det ved vi, og det forstår vi. Vi er ikke klar til endnu at pege på en linjeføring. Det håber vi, at vi bliver, inden vi skal lave beslutningsgrundlaget. Men jeg synes, det er nogle helt forskellige fordele og ulemper, der er ved de tre løsninger, og det skal vi selvfølgelig finde ud af at sammenfatte. Det er det, der er vores ansvar.

Spørgsmål: Jan Hedeby Sørensen, Åst

Vi snakker linjeføring nu, og så kom jeg lige i tanker om et forslag eller en linjeføring, jeg ikke har set. Og det undrer mig. Fordi politikerne – her taler jeg lokalpolitikere i Vejle og Billund – de er jo noget så enige om, at vi skal have dette tog, fordi det er en gave. Jamen, så synes jeg da, at vi skal vælte den gamle amtsgård inde i Vejle, for den ser frygtelig ud stadigvæk, og det gjorde den også den dag, den blev bygget. Så vælt den og start derfra med en perron. Og der er altså mindre end 200 meter om til hovedbanegården, og det betyder jo ingenting, har I lige sagt. Og så kører vi langs den nye motortrafikvej hele vejen fra Vejle til Billund Lufthavn. Har I undersøgt den?

Svar: Jens Brix, chefkonsulent i Banedanmark

Løsningen med at køre langs med landevejen var med i Trafikstyrelsens forundersøgelse, og det var også sådan, at man kunne få den korteste køretid i øvrigt. Der kunne man få en langt hurtigere togtur. Den blev fravalgt i forbindelse med Togfond-forhandlingerne, fordi den var dyrere end de øvrige løsninger – sådan cirka dobbelt op i pris – men den havde også større fordele.

Spørgsmål: Anders Jørgensen

Det er sådan lidt alternativt. Fra starten af udgrøningen fra Gadbjerg. Der er der jo et par ejendomme – Refstrupvej 29 og 35, som jeg synes, bliver unødigt berørt, fordi Lars Bach, vores gamle læge, han får den ind lige i baghaven, og han har allerede banen foran. Det synes jeg ikke er helt i orden. Og så får vi to overskæringer på Refstrupsvej med 200 meters mellemrum. Det er da lidt noget rod. Jørgen Østergaard får sin mark og sin skov pløjet tværs igennem. Så jeg vil foreslå, at vi laver dobbeltspor fra Gadbjerg og følger den eksisterende bane helt ud under Tykhøjvej, og så drejer vi den til venstre derovre. Når den er kommet godt bagom Smidstrup, så kan den lande nogenlunde der, hvor vi har strengen i dag. Og når vi så kommer længere ud, så synes jeg, at vi skulle prøve, om ikke vi kunne dreje lidt uden om det våde område i Gøding Skov. Jeg ved godt, at der er lidt med kurven, når vi skal lande ind i lufthavnen. Men det var bare et forslag.

Svar: Jimi Okstoft, assisterende projektleder i Banedanmark

Sådan nogle forslag vil vi selvfølgelig meget gerne se på et kort. For hvis vi får noget kortmateriale, kan vi bedre forholde os til, hvordan kan den gå, og om der er nogle problemer med det rent teknisk, som gør det svært at udføre. På den måde kan vi forholde os til, om det er en bedre ide, end den der ligger der i forvejen. Så har vi mulighed for at kigge på det, og det vil vi gerne have ind i vores høringsperiode.

Spørgsmål: Jane Jensen, Mørup

Det var faktisk bare en kommentar. Hvis vi lige har besluttet, at i forhold til udvikling så er tiden vigtigst, så burde det jo netop være den løsning, der kører langs motortrafikvejen, der skulle være den, man valgte. Det synes jeg bare giver mening.

Svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark

Som Jens så udmærket redegjorde for, så er den politiske diskussion taget én gang i forbindelse med forundersøgelsen. Man kan sagtens have masser af ideer og synspunkter i forhold til, om man skulle gøre noget helt andet, men det er altså ikke det, der er vores opdrag.

Spørgsmål: Jesper Ranfelt

Jeg synes, det er meget godt illustreret, at der er ting, der er undersøgt, og så er der ting, der ikke er undersøgt. Og man skal jo altid kigge efter det, der ikke bliver undersøgt, for der ligger tit nogle politiske beslutninger bag. Og bl.a. linjeføringen gennem Vejle Ådal er ikke undersøgt. Men der er jo andre ting, der så pudsigt nok er blevet undersøgt. For eksempel at grave en station ned ude i

Billund. Og det kunne jeg forstå mellem linjerne, at det skyldes bl.a. – og det her det er sobert, ikke? – men alligevel: Det var efter politisk pres fra lufthavnen, ikke også?

Svar: Lars Deigaard, projektleder i Banedanmark

Med hensyn til undersøgelse af den nedgravede løsning ved Billund Lufthavn, så er det et forslag, som kom fra lufthavnen, og undersøgelsen af den er også finansieret af lufthavnen.

Supplerende spørgsmål: Jesper Ranfelt

Okay, så kan man sige, at det er dem med de økonomiske muskler, der får finansieret deres ting. Fint nok. Der er også som nævnt kommet forslag om at grave den ned i Jelling. Det er pudsigt nok ikke blevet undersøgt. Og så kunne jeg godt lide at vide for det første, hvorfor er det ikke blevet undersøgt at grave den ned i Jelling? Vi kunne få en fremragende by her, hvis banen blev gravet ned, og vi fik hele det område til rådighed. Det kunne jeg da ikke forestille mig andet end, at der ville være stor politisk opbakning til fra Jens Ejner og Vejle byråd. Så kunne vi ikke godt få undersøgt – når der er råd til at få den gravet ned ude i Billund – så må der vel også være råd til at grave den ned i Jelling?

Svar: Lars Deigaard, projektleder i Banedanmark

Lad mig starte med at sige, at der jo er forskel på at undersøge og at beslutte at gøre det i den sidste ende. Omkring dette her i Jelling: Vores mandat er at undersøge en jernbane ud til Billund Lufthavn, og vores undersøgelsesområde går fra Fårupvej og ud, hvor vi kigger på den anden side. Hvis man forestillede sig, at vi skulle se på at grave en bane ned gennem Jelling, så ville det være et voldsomt stort projekt, også rent økonomisk af en helt anden dimension.

Supplerende spørgsmål: Jesper Ranfelt

Ja, økonomisk, men vel ikke større økonomisk udgift end at grave den ned ude i Billund, der trods alt er blevet undersøgt. Det er bare det. Jeg forstår ikke, hvorfor det ikke er blevet undersøgt, for der er jo mange gode grund til at gøre det. Og så siger I, at jeres verden den starter først vest for Fårupvej. Jamen, det må der da være en grund til? Altså hvem har besluttet, at jeres verden først starter vest for Fårupvej, og at I ikke ser på de store gener, som dette her giver for Jelling by? Og på de muligheder, der så var, ved at grave den ned, når nu forslaget har været oppe? Nogen må jo have taget beslutning om, at det ikke skulle undersøges – Jens Ejner?

Svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark

Når vi får et opdrag, der hedder "lav en bane ud til Billund Lufthavn", så gør vi det, der er nødvendigt for at lave en bane ud til Billund Lufthavn. Objektivt set er det ikke nødvendigt at grave banen ned igennem Jelling for at lave en bane ud til Billund Lufthavn. Tingene bliver så komplicerede, fordi der bliver taget en anden beslutning, som du også refererer til, med at kigge på en nedgravede løsning ved Billund Lufthavn. Og den driver også rigtig mange penge, og det kommer vi jo også til at beskrive, når vi laver anlægsoverslag for løsningen. Jeg forstår godt din pointe, men jeg er bare nødt til at holde fast i, at vi kigger altså hele tiden på, hvad det er, vi bliver bedt om at undersøge. Nedgravning af banen i Jelling er ikke en del af vores opdrag, og forslaget blev faktisk afvist helt tilbage i idefasehøringen.

Spørgsmål: Jesper Ranfelt (spørgsmålet kan ikke høres)

Svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark

Jeg ved ikke, hvordan jeg ellers skal forklare det. Jeg tror i og for sig bare, jeg prøver at forklare, at der er nogle rammer for vores arbejde.

Spørgsmål: Jesper Ranfelt (spørgsmålet kan ikke høres)

Svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark

Det er din fortolkning af, hvad der er foregået. Det jeg tager bestik af, det er, hvad der er besluttet, at vi skal undersøge.

Kommentar: Christina van Diemen, Åst

Jeg er dyb modstander af en togbane til Billund i det hele taget og en Jellingløsning i særdeleshed. Jeg tænker, at når udgangspunktet er en togbane, der giver et årligt underskud, så ender det underskud ét sted, og det er hos os alle sammen. Ikke kun os, der bor i Åst og Mørup, men i det hele taget hos skatteborgerne. Det synes jeg er dybt uansvarligt af alle dem, der har beslutningskompetence. Det er også en togbane, der betyder, at I ødelægger alt, hvad der hedder natur i Vejle Ådal og Vejle vestegn. I ødelægger vores landsbyer, og alt det vi har forsøgt gennem årene at bygge op for at tiltrække – som I selv siger rundt omkring landspolitisk og lokalpolitisk – vi skal have udflyttet arbejdspladser, vi skal holde liv i vores landsbysamfund. Men I ødelægger totalt den opgave, eller I gør det i hvert fald totalt umuligt for jer selv ved at lave den slags projekter her. Jeg kan ikke forstå, at man bliver ved med at tale om togbane, der både er urentabel og ødelægger alt, som I alle sammen gerne vil ud at kigge på ude hos os. Det undrer mig dybt både lokalpolitisk, men sandelig også landspolitisk. Jeg håber, at vores byråd vil tage dette her med videre. Jeg ved godt, at det er landspolitikere, der tager beslutningen i sidste ende, men det er jer som lokalpolitikere, der har en indflydelse den anden vej rundt. I har en større indflydelse, end vi har. Jeg vil gerne vide, hvorfor I bliver ved med at snakke om togbane og i særdeleshed om den Jellingløsning. I ødelægger alt for os.

Kommentar: Jørgen Danielsen, Gadbjerg

Jeg vil gerne sige til det der, at det er lidt en fordel for os, der bor i Gadbjerg med den togbane, hvis vi kunne få en station. Det er sådan, når man bor i Gadbjerg i dag, så er der ikke noget, der hedder busser efter klokken 17.00 eller måske klokken 16.00 allerede. Der kører den sidste bus. Vores unge mennesker er heldigvis blevet så gamle, at de selv kan klare sig nu, men ellers så er man tvunget til at køre med dem. De kan ikke komme til sport i Vejle, de kan ikke komme til Billund, der går ingen bus fra Gadbjerg til Billund. Vi kan ikke en gang tage en bus fra Gadbjerg til Give eller til Jelling. Med den togbane, og hvis vi får en station i Gadbjerg, så vil vores unge mennesker fra Gadbjerg både kunne få arbejde i fritiden i Billund, og vi kan komme med toget til Jelling og Vejle. Også efter klokken 16.00 og også lørdag og søndag. Det vil være en stor fordel for os. Tak.

Spørgsmål: Jørgen Braad

Nu har jeg vendt det her med tidsplanen eller tiderne i at køre turene, og med 4 minutter kan der altså nås at køre 8 kilometer. Og det, vi opponerer mod i den gruppe, som jeg repræsenterer, og som nu har været i gang i 3½ år og har fulgt udviklingen meget tæt, det er, at det har været utrolig svært at flytte de linjeføringer, som oprindeligt blev fastlagt. Og det synes vi i gruppen her er ganske urimeligt. Jeg skal ikke komme ind på kommunikationen nu med jer, men vi fik præsenteret to linjeføringer fra Jelling direkte til Billund. Den ene – som vi har hørt mange gange – den ødelægger jo helt tydeligt landsbyerne Mørup og Åst. Og den anden, kan I jo se på billederne, ganske forfærdelige billeder, af hele Åst Skov, der bliver fuldstændig smadret. Vi har på et meget tidligt tidspunkt kommet med forslag om ændringer af de linjeføringer. Og husk: På 4 minutter kan man køre 8 kilometer. Det havde været en smal sag at lægge den sydlige linjeføring ned langs med omfartsvejen. Det havde taget 2 minutter ekstra at køre den tur. Og vi har 10 minutter ude i lufthavnen, som vi drøftede lige før, at gøre godt med. Efter min opfattelse. Den nordlige kunne have ligget oppe i nærheden af Smidstrup, altså nordligere end den nordlige nu er lagt. Så havde den fulgt terrænet. Det er jo en måde at bygge jernbaner på, som er anerkendt i gamle dage. Man fulgte terrænet i stedet for at grave sig igennem det hele. Det er jo fuldstændig tåbeligt efter min opfattelse. Er det stadigvæk en sober tone? For jeg skal tilføje, og det er ikke uvæsentligt: De rapporter, der ligger til grund, de tolv eller flere fagrapporter er meget professionelt gennemført. Det er fuld ros til jeres underrådgiver. Men kære Banedanmark – hørte I det – I har ikke gjort det godt nok. De der to løsninger, de er så ringe efter min opfattelse. I kunne sagtens, med den tid I har til rådighed, have lagt dem på en meget bedre plads, hvor hensynet ikke bare til tiden, men til beboerne og til terrænet kunne have kommet i højsædet.

Og endelig vil jeg gerne tilføje om Gadbjerglinjen: Gadbjerglinjen er kommet senere, og det må vi vel også takke os selv for, men det har været utrolig svært at flytte. Og det var landspolitikerne, der vedtog det, og I måtte værsgod undersøge den igen. Det synes jeg også, at jeg vil sige, at I Gadbjerg er det helt urimeligt, at man har lavet et løsningsforslag, som ligger halvvejs ude i disse her sumpede områder. Og det er lige så urimeligt, at dem, der bor i Baunevej og Nedvadvej og Gødsbøl, at de skal kæmpe og leve med, at hele deres infrastruktur er blevet smadret. Vi har ikke bare kommet med kritiske oplæg endnu, men hele gruppen har jo arbejdet og udarbejdet et alternativt forslag, som uden at komme nærmere end 100 meter til en eneste bolig, så selv herren herovre – jeg kan ikke huske, hvad du hedder – der har kun 50 meter til sengestolpen. Det kunne vi have løst med et andet forslag. Det lagde vi på bordet, dengang I skulle til at vælge Gadbjergløsningen, nemlig den 9. februar 2016. Vi fulgte op på det, fordi I lavede et forslag, hvor I kom igennem 11 huse og ødelagde tre gårde. Men I var overhovedet ikke til at snakke med. Resultatet er blevet, at nu har I et forslag på Gadbjerglinjen, som simpelthen ikke kan bruges. Det er så håbløst lavet. Rent fagligt så er det ikke godt nok. Det beklager jeg at måtte sige til jer på en pæn måde, men det er helt i bund. Og jeg har forslaget, når vi kommer til det alternative, og det vil jeg gerne præsentere. Der løser vi både boligspørgsmålet, vi løser... Men gerne svar på dette her, og det er en bred en, og det er på vegne af hele gruppen, at jeg udtaler mig.

Svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark

Jeg noterer mig, og det har I også fremført før, at I ikke er tilfredse med den måde, vi har arbejdet med linjeføringerne på. Hvis det gælder mindre justeringer af de linjeføring, der ligger, altså nogle nye forslag i forhold til det, vi har set hidtil, så kom med dem. I er også velkomne til at genfremsende det, I har sagt tidligere.

Nu er det jo ikke så let, når man skal stå til ansvar alle fortidens synder. Men jeg ved i hvert fald, at vi har været ude og holde nogle møder med jer om denne her Farreløsning, hvor vi faktisk havde en ret detaljeret gennemgang af de forskellige ting, I sagde om Farreløsningen i forhold til vores linjeføring. Så jeg er ked af, hvis det alligevel bliver opfattet som om, at vi ikke er helt til at hugge og stikke i, for det er slet ikke min oplevelse.

Kommentar: Jørgen Braad

Dette er jo nok et direkte svar på dit spørgsmål, om du synes, at I ikke havde gjort det godt over for os. Nej, det synes jeg bestemt ikke, at I har gjort. I vores gruppe har vi brugt mange hundrede timer på dette her, og vi har udarbejdet ikke mindre end ni større notater, hvor vi meget i detaljer har gennemgået disse her linjeføring. Vi har ikke over 2½ år hørt en lyd fra jer. I har ikke svaret tilbage en eneste gang. Vi fik besøg af trafikministeren, og vi har haft besøg af andre politikere. Men jer, der var direkte inde i projektet, så vi ikke så meget som skyggen af ude på vores område. Vi måtte så i stedet for gå i gang med en kontakt til minister og til Transportudvalget, og der måtte vi sende flere notater frem, før det lykkedes, da vi oplevede, at jeres svar på vores spørgsmål til dels var usande – det har vi også fået bekræftet. Så meddelte transportministeren, at så skulle I møde opovre i Billund og tage et møde med os. Sådan foregik det. Og sådan en opfattelse har vi, at I var tvunget til at komme herover, og vi fik så en gennemgang herovre af et alternativ, som jeg kommer tilbage til, hvis I kan holde ud at høre på det, men det er det forslag, som altså kan klare de her forskellige spørgsmål. Men jeg synes bestemt ikke, det har været godt nok. Og jeg vil gerne tilføje også et punkt med hensyn til aktindsigt: Vi har forsøgt – også fra starten – at følge projektet, men fik i allerførste omgang afvisning fra jeres side – oven i købet til aktindsigt. Så måtte vi søge transportministeren, om vi kunne få lov at få det. Så fik I ordre til, at det skulle foregå omgående. Der har altså været en træg kommunikation. Senere er den blevet bedre. Men se jer herovre har vi ikke gjort. Og så har vi en situation, hvor vi er meget frustrerede over det og den måde, I har behandlet sagen på. Det er bare ikke godt nok. Og jeg vil kun opfordre jer til bedre kommunikation i andre projekter.

Spørgsmål: Esben Frederiksen, Gadbjerg

Det drejer sig om den absolut vigtigste side i jeres redegørelse, nemlig i resumeet, hvor der er en sammenlignende tabel mellem de forskellige linjeføring. Der undrer det mig lidt, at man sammenligner den fulde længde af eksisterende bane såvel som ny bane. Det, der er relevant i den sammenligning, det er, hvor meget nyanlagt bane bliver der. Så i stedet for, at der skulle stå 19, 19, 18, så skulle der stå 19, 19, 14 ved Gadbjerg. Det er kun 14 kilometer nyanlagt bane og derved meget mindre gene. Og det samme et par linjer længere nede står der ved ekspropriation tre flatter nuller, fordi I går ud fra de ekspropriationstal, der hedder fulde ejendomme. Det undrer mig, at der hvor linjerne adskiller sig fra hinanden, og at det, der er interessant for en sammenligning, det er jo det permanente hektarareal, der skal eksproprieres. Og der er tallene for Gadbjerg 46 hektar imod f.eks.

sydlig linjeføring 71 hektar, så der er markant forskel. De fordele ved Gadbjerglinjen, synes jeg drukner lidt i den sammenligning, I har lavet, og jeg forstår ikke helt den saglige, faglige begrundelse for at vælge ud af rigtig mange mål og tal i sådan en begrænset A4-side, at man vælger de tal, der ikke siger noget. Det undrer mig.

Så en anden ting, og det er lidt tilbage under linjeføringer: Linjeføringen over Gadbjerg er jo en slags kompromis, for sagen er jo, at hvis vi vælger en Jellingløsning, så generer vi jo Give, Brande og Herning med 30 minutter ekstra kørselstid til Billund. Det bliver en helt ubrugelig forbindelse for Give, for eksempel. De får tre kvarter til Billund via tog, hvor de kunne have en fin forbindelse på et kvarter til tyve minutter, hvis vi lavede en Gadbjergløsning. Så den pris på 4 minutter, som man sparer ved Jellingløsningerne, der er prisen altså, at hele Struerbanen bliver hægtet af med en øget rejsetid på 30 minutter.

Svar: Lars Deigaard, projektleder i Banedanmark

Tak for dit input. Du var inde på det her med sammenfatningen, og hvordan er det, man koger det sammen. Jeg vil sige tak for det, det er modtaget, og vi retter op på nogle af de ting. Så jeg kvitterer bare. Så havde du den sidste del med fordele og minutter. Det er jo noget af det, vi tager med i forbindelse med vores samfundsøkonomiske beregninger.

Alternative linjeføringer

Spørgsmål: John Jacobsen, Grundejerforeningen Ringvejen, Højager, Hvesager

Jeg repræsenterer Grundejerforeningen Ringvejen, Højager, Hvesager. Det er et boligområde med 320 parceller syd for linjeføringen lige vest for Fårupvej. I har på side 65 skrevet et antal boliger, der bliver berørt inden for 100 meter. De tal vil jeg godt betvivle, når jeg kigger på de medlemmer, vi har i foreningen. Men mit spørgsmål går på, at når man kigger på Gadbjergløsningen, så er der et spor fra Mølvang ind til Jelling. Når man kigger på de andre to løsninger, så skal der gå to spor hele vejen hen til Fårupvej. Det skal stoppe 100 meter vest for Fårupvej. Hvorfor kan de spor ikke blive lagt sammen uden for Jelling, så man ikke skal genere alle de her borgere inde i selve byen?

Svar: Jens Brix, chefkonsulent i Banedanmark

Vi ville helst have sportilslutningen så tæt på Jelling Station som muligt. Vi havde endda overvejet, om man kunne få den helt hen over overkørslen og ind på Jelling Station. Men det var lidt svært at få den igennem der, så det var derfor, at vi koblede den på lige på den anden side. Baggrunden for det er, at på sådan en enkeltsporet strækning, der kører man jo fra station til station, og så skal man krydse der. Det vil sige med det tog, der kører modsat retning. Jo længere den bliver, jo sværere bliver det at nå inden for den tid, der er til rådighed, når man skal køre med en halvtimesdrift. Så skal man krydse hvert kvarter, og der skal være lidt tid og lidt slæk i hver ende. Jeg vil ikke udelukke, at det kunne være muligt at flytte lidt på den, men det ville så skulle være i kombination med nogle omhyggelige trafikale studier.

Opfølgende spørgsmål: John Jacobsen

Det drejer sig om 500 meter, at den skal længere ud, og det kan godt være, at der er et hensyn til nogle ting i driften, men det skal I så opveje mod det hensyn, der er til alle beboerne. Samtlige træer, på den måde I har visualiseret det, de er væk. Det har en støjdæmpende effekt i dag. Det vil det også have i fremtiden, hvis I lægger det sporskifte 500 meter længere mod vest ude ved rideskolen, så det vil jeg gerne opfordre jer til. Og vi skal nok sende et hørings svar.

Svar: Jens Brix, chefkonsulent i Banedanmark

Den tager vi med hjem og tak for dit spørgsmål. Vi kigger på det.

Spørgsmål: Jon Rotvig

Jeg synes, at Giveløsningen, som er blevet nedprioriteret lige fra starten, egentlig skal have en chance. I har givet nogle begrundelser for, hvorfor den ikke skal have det, og jeg synes faktisk, at begrundelserne er forkerte. Men jeg synes også, at I ikke præsenterer alle de fordele, der kunne være ved en Giveløsning. Det er jo ret klart, at når Herning kun får et tog i timen og tilsvarende Brande, så får de jo ikke, hvad de er blevet lovet i Togfonden. Der skulle være halvtimesdrift til Herning og Brande, men det kan der ikke blive, fordi kapaciteten er simpelthen nået her i Jelling og Grejsdalen. Men med en Giveløsning kan det godt lade sig gøre. Der kan man komme ned på fire tog i timen gennem Jelling i stedet for de her seks tog i timen. Det kan da kun være positivt for Jelling. Og man kan også få en halv times transporttid fra Herning til lufthavnen i stedet for den der time, hvis man skal skifte i Gadbjerg eller halvanden time, hvis man skal skifte i Vejle. Så er der også en anden ulempe ved, at Giveløsningen ikke er med. Hvis Herning kun får det ene tog i timen, så skal det jo stoppe alle steder. Og det vil sige, at man ikke kan komme ret langt ned i rejsetid. Selv hvis man elektrificerer og får nye eltog, så kan man kun vinde 6½ minut i forhold til i dag. Og hvis man ikke elektrificerer og får eltog, så taber man et minut, hvis man skal køre med disse her disse linttog fra Herning til Vejle. Så jeres begrundelse med, at Giveløsningen må vi se bort fra, fordi transporttiden fra Herning til Vejle er for lang, den falder egentlig lidt fra hinanden.

Svar: Jens Brix, chefkonsulent i Banedanmark

Det afhænger selvfølgelig af, hvor meget det er, vi siger, at transporttiden bliver. Vi må nok sige, at denne her løsning, det er ikke en, vi har kigget meget dybt i, men jeg kan høre, at du har fat i alle de rigtige ting. Fordelen ved Giveløsningen ville være, at det er de samme tog, der kører mod Herning og ud mod Billund, så man behøver ikke at splitte op, og så er der lidt mere at køre med. Men spørgsmålet er, hvor stor en omvej det er, og hvor mange minutter det koster i omvej. Det var i Trafikstyrelsens foranalyse vurderet til at være noget, der ikke kunne stå mål med gevinsten, og den blev fravalgt der. Men jeg må sige, at vi har ikke kigget på den, for det har været lidt uden for vores mandat. Vi har henholdt os til det, der var forudsat i Trafikstyrelsens forundersøgelse.

Opfølgende spørgsmål: Jon Rotvig

Den begrundelse kender jeg fint, og det er den, man altid kommer frem med, men den er jo bare forkert. Omvejen over Billund er ikke godt 20 kilometer, den er 15,3 kilometer. Og rejsetidsforlængelsen er ikke godt 20 minutter. Den er – det kommer lidt an på, hvordan man sammenligner – men den er måske 7 minutter. Altså en tredjedel af, hvad I hele tiden går ud fra. Jeg

har sendt det, jeg har regnet ud, til jer, og jeg håber, at I har læst det. Jeg har også læst jeres VVM. Men jeg synes, I bør rette den fejl. Det er simpelthen et forkert argument for at se bort fra Giveløsningen.

Supplerende svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark

Jeg vil blot sige, at hvis det er noget, der står beskrevet i vores VVM-redegørelse, skal vi nok se på de konkrete formuleringer, men ellers så er vi altså nødt til at holde fast i, at det vi ser på, det er en bane fra Vejle. Det er det, vi har mandat til.

Supplerende svar: Jens Brix, chefkonsulent i Banedanmark

Men vi kommer da til at besvare din henvendelse. Vi kan godt forholde os til substansen i det.

Opfølgende kommentar: Jon Rotvig

Okay, og så synes jeg selvfølgelig, at I udover at kritisere løsningen, skal opsummere alle de der fordele, som I er tilsyneladende enige i. Den giver jo enorme fordele. Hvorfor er man så tavs om de der fordele. Jeg synes, de skal med.

Spørgsmål: Bo Lindhardtzen

Vejle-Vandel-Grindsted-banen blev nedlagt i 1957, og i 1975 den skæve bane for persontrafik, der gik op til Randers over Bramming, Grindsted, Brande, Silkeborg. Der har været godstrafik indtil for et par år siden til Grindsted, og nu ligger der stadigvæk knapt 40 kilometer spor fra Bramming til Grindsted. Har man tænkt på måske på et tidspunkt, at der skal Danmarks femtestørste by Esbjerg også forbindes af jernbanetraffic op til Billund, så man genåbner stykket op fra Bramming til Grindsted, og så bliver det selvfølgelig nyanlagt fra Grindsted til Billund? Ville det ikke være fornuftigt at bibeholde Banedanmarks areal, hvor man stadigvæk har de 40 kilometer fra Bramming til Grindsted, så det kun er ekspropriation, man skal lave, på det sidste stykke fra Grindsted til Billund, hvis det er trafikalt grundlag for at køre?

Svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark

Jeg tror, det er et spørgsmål, vi må tage med hjem for at give dig et ordentligt svar på det. Det er sådan lidt på kanten af det, vi har undersøgt her til i aften, må jeg indrømme. Så vil du ikke være sød at sende det til os? Eller i hvert fald bliver det noteret i referatet. Så skal vi nok forsøge at lave et fornuftigt svar på det.

Supplerende svar: Jens Brix, chefkonsulent i Banedanmark

De forslag, der handlede om at køre banen videre fra Billund til Grindsted og så udnytte den indtil for nylig eksisterende bane ned til Bramming, eller alternativt køre via Varde, det var også med i Trafikstyrelsens forundersøgelse, men de blev også der vurderet for lette i forhold til - altså vurderinger af rejsestrømme holdt op imod, hvad man kunne forvente af omkostninger til at lave systemerne. Så igen: Det var med i forundersøgelsen.

Spørgsmål: Søren Søndergaard

Tak for en spændende gennemgang. Det har været interessant, og i det hele taget så er det jo sjovt at få sådan et materiale fyldt med så mange billeder fra lokalområdet. Jeg deler sådan set Jens Ejners synspunkt om, at helt umiddelbart, så er det jo en spændende vision at få en jernbane til Billund Lufthavn. Det synes jeg, det er svært at være uenig i. Det har så desværre den naturlige konsekvens, at vi er nogle lodsejere, nogle folk, der bor ude på landet, som får ødelagt vores ejendom. Det er sådan det er, når man laver store infrastrukturbeslutninger. Og så er det så, når I er færdige, så bliver det politisk, for så er det jo på den politiske vægtskål, at dette her skal vejes. Fordele mod ulemper. Og hvis vi starter med fordelene, jamen så er de jo til at få øje på: Der er 1-2 procent flere mennesker, der sparer mellem 1½ og fire minutter. Det var så fordelene.

Så har vi ulemperne. Og en af de ting, som jeg faktisk blev rigtig ærgerlig over, da jeg læste rapporten – jeg synes den er rigtig spændende – men det var bl.a. hele planen om at koble hele Vestjylland af. Dagbladet Holstebro-Struer skriver på forsiden "Togplanen vil hægte hele området af". Jeg har familie den vej op, og de er i hvert fald rigtig ærgerlige over, at vi nu har planer om en bane til Billund, for det kobler jo dem rigtig meget af den landstrafik, der er. Vi skal til at have godstog til at køre om natten. Held og lykke med det i Jelling og Gadbjerg, fordi der er ikke plads til dem om dagen længere. Og jeg kan læse, at det gør næsten helt ondt på jer at beskrive, hvor mange forsinkelser vi kigger ind i, for den her bane er bare helt fyldt nu mellem Vejle og Jelling. Så der er nogle faglige ting, jeg kan mærke, når man læser den her, som gør ondt. Så er der også en konflikt med en kommende Hærvejsmotorvej – et andet projekt, som vi også er beriget med ude hos os, hvor vi skal have en Hærvejsmotorvej, som så skal krydse alle de her tre linjeføringer, hvis det bliver den, der kommer øst om Billund. Og i det hele taget er det jo et interessant valg, I har taget, af linjer. Den nordlige Jellingløsning smask igennem den jyske højderyg næsten der, hvor den er allerhøjest. Vi har set visualiseringen. 1,3 millioner kubikmeter jord, der skal fjernes, 124 hektar afskårne arealer og en masse blød bund og fredskov. Så har man lavet et forsøg på at gøre det knapt så slemt ved at rykke den lidt mod syd, så er det kun 1,2 millioner kubikmeter jord, der skal fjernes. Zigzag ud og ind mellem gravhøjene og lige op ad byskiltene på to landsbyer. Og på Gadbjergløsningen er det som om, man har forsøgt at ramme samtlige skove og samtlige mosehuller mellem Gadbjerg og Billund, og det har store konsekvenser for lukkede veje. Gødsbøl Skov og noget unik natur bliver ødelagt. Så jeg har næsten helt ondt af jer over den opgave, I er blevet sat over for, og at I skal aflevere sådan et beslutningsgrundlag til politikerne.

Så kunne man forestille sig, at en af de anbefalinger, I kommer med til politikerne, det er, at der faktisk ikke rent fagligt er nogen af disse tre løsninger, der er rigtig gode. Så skulle man alligevel overveje, når vi ved, at vi skal til at snakke Hærvejsmotorvej lige om lidt – kunne man forestille sig, at man anbefalede politikerne at tage den her del af Togfonden – og jeg ved godt, at det er to forskellige politiske forlig, men det må der være nogle ansvarlige politikere, der trods alt kan se igennem – og så flytte den her del af Togfonden over i Hærvejsløsningen, så man kunne lægge den sammen med den kommende Hærvejsmotorvej?

Svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark

Det korte svar er faktisk nej i den forstand, at vi fra Banedanmark bliver nødt til at aflevere på det mandat, vi har, og lave det her beslutningsgrundlag og beskrive konsekvenserne. Du har jo læst meget af vores VVM-redegørelse rigtigt, det kan jeg godt høre. Men hvis jeg tager de meget rationelle planlæggerbriller på og ikke kigger direkte ned i opgøret, så synes jeg, at vi har beskrevet

det der med, at det er nogle ret begrænsede trafikale gevinster, man får ud af projektet. Det er heller ikke et projekt, der er samfundsøkonomisk rentabelt, og det vil også komme til at fremstå tydeligt. Det med grænsefladerne over til Vejdirektoratets projekt, det kan vi beskrive som en del af opdraget, men vi kan ikke anbefale, at det kommer ind i en anden politisk kontekst end der, hvor det er nu. Så går vi ud over vores mandat som faglig styrelse. Vi kan fortælle, at projektet er der, og så må det være op til ministeriet og i sidste ende ministeren, hvad det er for en kontekst, han vil tage det ind i.

Spørgsmål fra en mand (navnet bliver ikke oplyst)

Jeg vil faktisk bare lige henvise til, at i VVM-redegørelsen er der et afsnit, der hedder "Trafikal nytte". Jeg synes helt og aldeles, der mangler en perspektivering i forhold til, om det her er nyttigt eller unyttigt? Og der mangler simpelthen en konklusion fra Banedanmarks side, hvor man skriver, at dette her faktisk er et unyttigt projekt. Hvorfor er det, at man ikke har modet til, når man har et afsnit, der hedder "Trafikal nytte", at skrive i en VVM-redegørelse, at dette her i bund og grund er unyttigt.

Svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark

Det er fordi, vi ikke har nogen holdning til, om projektet er nyttigt eller unyttigt. Vi skal beskrive, hvad konsekvenserne af det er. I beslutningsgrundlaget indgår samfundsøkonomiske beregninger. Det er den måde, hvorpå man sender et signal mere eller mindre direkte om, hvorvidt sådan et projekt er nyttigt i forhold til andre statslige investeringer. Men vi skal ikke tage stilling til, om vi synes, det er et godt projekt.

Opfølgende spørgsmål fra en mand (navnet bliver ikke oplyst).

Men hvis I ikke skal som teknikere, hvem skal så?

Svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark

Det skal politikerne – det er sådan set det, de er ansat til.

Opfølgende spørgsmål fra en mand (navnet bliver ikke oplyst).

Er der ikke nogen, der skal sige til dem, hvis de er i gang med noget unyttigt?

Svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark

Jo, og den måde, man gør det på, det er, at man beskriver, hvad konsekvenserne af projektet er. Det vil sige, når man under trafikal nytte beskriver, hvad det er for nogle rejsetidsgevinster, man får ud af det, så kan politikerne vurdere, om det er meget eller lidt. Når man beskriver, hvad rentabiliteten af projektet er – altså at den formentlig er negativ – så kan man lægge vægt på det eller vælge at lade være. Det er ikke vores opdrag at fortælle dem, hvordan de skal prioritere dette her projekt i forhold til andre projekter.

Kommentar: Jørgen Braad

Vores korte konklusion fra initiativgruppen, det er i tråd med det, Søren Søndergaard har nævnt, og det er der nok ikke noget at tage fejl af ud fra det, jeg allerede har sagt. Vi mener, at Transportudvalget skal igangsætte en ny VVM-redegørelse på en anden linjeføring. En linjeføring, som vi kan se på www.gadbjerg.dk, og vi håber, at den kunne få meget lokal opbakning. Vi mener, at den indeholder en bedre linjeføring for vores lokalområde og også for regionen. Så vi opfordrer derved til, at man dropper de tre forslag, der ligger nu. Tak.

Ekspropriation

Spørgsmål: Birgitte Nørgaard

Jeg har en bondegård og en hel masse jord, og på min bondegårds grusvej, der kommer jernbanen til at gå over. Så 20 procent kommer til at ligge på den ene side og 80 procent på den anden side, og så skal jeg så køre en omvej for at komme rundt til jorderne sammen med alle andre bønder i det område. Og så var der lige lidt med linjeføringerne. Jeg vil gerne sige, at jeg bryder mig ikke om nogen af linjerne og slet ikke Gadbjergløsningen, selvom jeg er i Gadbjerg. Spørgsmålet er: Hvor stor en procentdel er det nu, det er?

Svar: Henry Martensen, specialist i Banedanmark

Jeg har været med til en hel del ekspropriationer. Det som man vil forsøge med landbrugsejendomme, det er at lave jordfordeling som led i ekspropriationsprocessen, så man så vidt muligt får flyttet arealerne sådan, at hvis man har jord på den ene side af banen, som bliver afskåret, så får tildelt noget andet i stedet for. Så vidt det kan lade sig gøre. Og hvis det ikke er muligt, så vil man få omvejerstatning, så man kan betjene den jord, som er på den anden side.

Spørgsmål: Birgitte Nørgaard

Hvordan stilles vi, når ejendomsværdien forringes væsentligt? Vi vil få udsigt til banen, hvor vi før kunne se til mosen.

Svar: Henry Martensen, specialist i Banedanmark

Når man er en af dem, som er direkte berørt og dermed skal have eksproprieret noget jord fra sin ejendom, så har man jo alle muligheder for at redegøre for alle de gener, sådan en bane vil have, overfor den kommission, der kommer ud. Og det vil så indgå i de overvejelser, som kommissionen gør sig i forbindelse med tildeling af erstatning.

Supplerende svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark

Jeg vil blot supplere med at sige, at det er ikke Banedanmark, der bestemmer, hvor meget du skal have. På den måde er kommissarius en uvildig myndighed. Vi er en part i sagen, ligesom man er som grundejer.

Spørgsmål: Jane Jensen, Mørupvej

Jeg bor på Mørupvej lige der, hvor der skal ligge en jernbaneoverskæring. Det er 10 meter fra min grund. Det kommer til at gå lige uden om, så jeg er ikke – tænker jeg – indbefattet af noget

ekspropriation. Men hvordan skal jeg forholde mig i forhold til, at mit hus højst sandsynligt falder væsentligt i værdi, hvis den linje kommer til at gå der? Skal jeg bare lukke øjnene og tænke "nå, det er var det og måske den halve million" – eller hvad? Og hvem tager beslutningen om det? Jeg synes bare ikke, det er sådan helt fair.

Svar: Henry Martensen, specialist i Banedanmark

Hvis man er direkte berørt, det vil sige, at man skal afgive jord enten til jernbanen eller til broer eller til vejforbindelser, så bliver man indkaldt til de processer, der har med ekspropriationen at gøre. Hvis man ikke er direkte berørt, så bliver man ikke indkaldt, men så har man muligheden for op til et år efter ibrugtagelsen af anlægget at henvende sig til kommissarius og gøre indsigelse over alle de gener, man mener, man er berørt af, og så på den vej rundt få erstatning eller på anden vis komme med sine synspunkter.

Spørgsmål: Torben Hørlyck Jørgensen

Jeg driver et landbrug i Åst, hvor den sydlige løsning kommer til at gå 75 meter fra mine driftsbygninger, og det vil selvfølgelig berøre min drift utroligt meget. Vi har økologisk landbrug, og vi har køerne på græs. Der er 240 køer plus opdræt. Ca. 20 procent af jorden ligger på den anden side af banen. Hvordan forholder I jer til det? Og så lige med hensyn til den sydlige linjeføring: Ud fra jeres tal, så er den ubetinget den, der berører flest mennesker, og I gennemskærer to landsbyer, Mørup og Åst, og stavnsbinder rigtig mange mennesker. Har det ingen betydning?

Svar: Henry Martensen, specialist i Banedanmark

Med hensyn til din ejendom så vil der, som jeg sagde før, være mulighed for at lave jordudligning, så man bytter sig frem til noget jord på den side, hvor man har ejendom, hvis det er muligt. Og ellers må du nøjes, hvis man kan udtrykke det på den måde, med den erstatning, som er nødvendig for drift af dine jorder på den anden side.

Opfølgende spørgsmål: Torben Hørlyck Jørgensen

Men udfordringen er jo, at det er dyr, der skal afgræsses, og man kan ikke sådan lige flyve dem hen til en mark, der ligger f.eks. 2 kilometer væk. Så det er jo sådan set en produktionsnedgang for mit vedkommende på 20-25 procent, og det har da meget betydning.

Svar: Henry Martensen, specialist i Banedanmark

Det er ikke Banedanmark, der afgør, hvilken erstatning du i givet fald skal have i den sammenhæng. Det er et spørgsmål, som kommissionen tager stilling til. Vi er en part i sådan en sag på nøjagtig samme måde, som du er.

Supplerende svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark

Hvis jeg forstod dig rigtigt, så spurgte du, om det med konsekvenser for mennesker ikke vægter i vores vurderinger, og selvfølgelig gør det det. Man kan sige, at den sydlige Jellingløsning blev introduceret, fordi man syntes, at konsekvenserne for natur og det, at den nordlige Jellingløsning gik igennem et så kuperet terræn, det var en stor konsekvens, og så ville vi gerne se og undersøge en

sydlig Jellingløsning også. Så den blev initieret af nogle andre årsager end hensynet til mennesker, det var vi slet ikke kommet til på det tidspunkt. Når nu vi skal lave den samlede vurdering af linjeføringsforslagene mod hinanden, så er det klart, at vi også kigger på, hvor mange mennesker der bliver berørt af de forskellige linjeføringsalternativer. Det er i øvrigt også noget, politikerne interesserer sig temmelig meget for.

Trafikale gevinster

Spørgsmål: Jan Hedeby Sørensen

Hvordan har man beregnet antallet af passagerer, der kommer med dette tog? I havde en lille selvmodsigelse i aften, fordi I sagde, at I ikke er sat i verden for at bedømme økonomien i det – hverken driftsøkonomisk, altså om det koster 20 eller 50 millioner i underskud, det er lige meget. I sagde også, om det koster 100 millioner eller 500 millioner at køre igennem skøn natur, det var også lige meget. Alligevel fik vi at vide, at Vejleløsningen direkte til Billund den var for dyr, så det er ikke helt lige meget, kan jeg regne ud. Men mit spørgsmål går på, at vi bor i et område med en ny motortrafikvej fra Vejle til Billund, fra Horsens til Billund, vi får en ny motorvej, og vi skal så også have et tog. Hvordan finder man ud af, hvor mange passagerer, der tager toget? Der kommer altså kun halvanden million flypassagerer ud af Billund om året, og der går 15 millioner ud af København. Vi er ved at have en infrastruktur, der er bedre end København til en tiendedel passagerer. Men hvor mange tager med det tog? Og så stiller jeg lige spørgsmål nummer to sammen med her: Er der et lignende tilfælde i hele Europa, hvor man har lavet et tog, der koster en milliard til en by med 8.000 indbyggere, og som skal køre med det underskud og kun til så lille en lufthavn? Er der et andet eksempel? For så kunne man jo finde ud af rent praktisk, hvor mange tager toget der.

Svar: Jens Brix, chefkonsulent i Banedanmark

Den prognose, der allerede foreligger, den har Trafikstyrelsen lavet, men jeg ved godt, hvordan den er blevet til. Det foregår sådan, at man starter med at opgøre alle de aktiviteter, der er i Billund. Og lufthavnen er én ting, og den er faktisk oppe på at have omkring tre millioner rejser årligt, og man regner også med, at den fortsat skal stige i trafik fremad. Billund Lufthavn har selv leveret prognoser til os for, hvor meget trafikken stiger, og vi kan se, at de er i forlængelse af en trend, der har været i mange år, så det tror vi på. Og så er der tilsvarende prognoser for, hvad Legoland tror med udvikling af ting og sager, som de har haft gang i, og Lalandia og de forskellige dele af Billunds erhvervsliv har bidraget. Og så er der også prognoser for befolkningsudvikling og arbejdspladsudvikling i forskellige hjørner af byen.

Når man så først har samlet al den her viden om, hvad der foregår i byen, og hvor mange der pendler ind og ud, så går vi ind og bruger erfaringstal for, hvor store procentandele har en togforbindelse – afhængigt af hvor god den er. Og det har været lidt svært i Billund, fordi vi jo ikke har helt vildt mange lufthavne at sammenligne med eller helt vildt mange stationsbetjente forlystelsesparker, men der er dog noget rejsegrundlag, man har kunnet trække på. Og så går man ind og siger, at her tror vi på en markedsandel på 10 procent for det segment og 0 for det og 3 for det. Og det er et eller andet sted mellem 0 og 15, at vi har ligget på alle segmenterne i Billund, så vi kommer jo ikke ind og får et gigantisk potentiale eller en gigantisk markedsandel. Men med alle de ting tilsammen regnede man

sig dengang frem til ca. en million rejsende i 2030, altså inklusive al den vækst der forventes. Vi vil gennemgå alle dele kritisk og sige "er det og det realistisk?"

Derudover har man en stor national trafikmodel. Det er sådan en stor økonomimodel, der forsøger at forudse, hvordan folk opfører sig overalt i landet. Hele Danmark er delt op i bittesmå zoner, hvor man tæller sammen, hvad der foregår, og så er der sådan en stor regnemodel, der grundlæggende fungerer ud fra den præmis, at når man gør noget bedre, sparer tid eller gør noget billigere, så kommer der flere ud at rejse, uanset om det så er på vej eller bane. Og det er sådan en stor megatrend, man ser, og den prøver man at bygge ind i en økonomisk model, og den laver vi også kørsler på, så vi kan sammenligne det ene med det andet, og så vi ligesom har to vinkler for at blive så sikre som muligt på vores prognose. Og det er så ud fra den, at vi laver vores samfundsøkonomiske beregninger. Vi ser, hvor meget er den her værd i den her tid. Og vi er ikke bare ligeglade med, hvad det koster i drift, så det sidder vi også og regner på ved at lave køreplaneksempler. Hvilke muligheder er der for overhovedet at skrue sådan en drift sammen? Hvor meget koster sådan noget togdrift? Det har vi også erfaringstal for, som vi så benytter. Vi er bare ikke færdige med den, og vi har ikke kunnet lægge den frem her i aften, men det vil blive gjort i det endelige beslutningsgrundlag.

Spørgsmål: Birgitte Tremlett

De 220.000, der skal rejse fra Billund til Vejle, det bygger ikke på tal for, hvem der kører i bus 43?

Svar: Jens Brix, chefkonsulent i Banedanmark

Den bus har ca. de der 200.000 rejsende i dag. Og jo, dem regner vi nok alle sammen med, at de kommer med over i toget. Det ligger jo inde i landstrafikmodellen, for den ved godt, hvor mange rejsende der er i den bus, og det bruger den også, når den laver sin prognose. Og vi læner os også op ad det, når vi vurderer tingene. Så er der en anden busrute direkte fra Billund og op til Aarhus med nogle stop undervejs, som også har et passagerantal i samme størrelsesorden. Den har været i vækst de senere år. Det er også en del af potentialet, og der er desuden nogle andre lidt mindre potentialer. Men det er så det, der er i dag, og det kan vi også bruge som rygraden i vores vurderinger.

Opfølgende spørgsmål: Birgitte Tremlett

Så bliver jeg bare nødt til at spørge, om I har kigget på, om de passagerer, der er i bus 43 og tager fra Billund til Vejle, tager de til stationen, eller står de af et andet sted?

Svar: Jens Brix, chefkonsulent i Banedanmark

De kan kun tage til stationen.

Opfølgende spørgsmål: Birgitte Tremlett

Nej, det er ikke rigtigt. For jeg ved, at rigtig mange af dem er studerende, der står af ved Damhaven og går ned på nogle uddannelsesinstitutioner. Så de vil i fremtiden ikke tage det der tog. I fremtiden bliver de nødt til at tage ned til byen og tage 143'eren og stå op til Vejle for at komme i skole. Det er den ene ting. Noget andet er, at jeg har regnet lidt på det, og er kommet frem til med hjælp af min

mand, for jeg er ikke så god til at regne, at med de der 220.000 og 34 afgang i bussen hver dag gennemsnitligt og så videre, så skal der være ca. 18-20 passagerer i den bus hver dag. Jeg bruger den ret tit. Jeg tror ikke, at der er mere end 3-4 stykker, når jeg kommer ud i lufthavnen og henter mine unger, så hvis der kun er 3-4 stykker, når de kommer hjem ved 5-6-tiden, så må der godt nok være mange på et andet tidspunkt. Jeg er altså ikke så sikker på, at de tal er virkelige. Jeg tror, at I skal kigge på det igen.

Svar: Jens Brix, chefkonsulent i Banedanmark

Det er tal, vi har modtaget fra Sydtrafik og deres bustællesystemer.

Spørgsmål: Jens Albrechtsen, Jelling

Der står i VVM-redegørelsen en del om de trafikale forhold i Jelling, og der står også, at man ikke rigtig aner, hvad man skal stille op. Man har anvist nogle kørselsveje rundt i byen, som omfatter en ny sivevej. Man skal ikke være ret meget vejtekniker for at se, at det vist er en "hovsa", at man er kommet til at foreslå det. Jeg bliver lidt urolig ved, om der er andre forhold, der er bearbejdet lige så grundigt som sivevejsløsningen igennem Jelling by. Hvad gør man med sådan et helt uafklaret spørgsmål om trafikale forhold i Jelling? Hvordan skal man vægte noget, der er uafklaret i en VVM-redegørelse?

Svar: Jimi Okstoft, assisterende projektleder i Banedanmark

Nu kørte jeg lige gennem sivevejen i dag, og jeg vil give dig ret i, at den ikke nødvendigvis kan tage al trafik i verden. Det vil jeg da godt kvittere for efter at have kørt ad den. Og så må man jo finde ud af, hvad man så gør. Men i forhold til trafiksituationen i Jelling, så har vi jo tilvalget med signalregulering omkring jernbaneoverskæringen ved Fårupvej. Der får vi lavet nogle trafiksimuleringer af, hvordan trafikken vil blive afviklet i det område. Vi har ikke kunnet nå at få det med i vores VVM, men det kommer med i beslutningsgrundlaget, som vi lægger frem til politisk beslutning.

Supplerende svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark

Nu er vi helt nede i nogle lokale vejtrafikale forhold, og der tror jeg, at vi vil trække lidt mere på kommunen som vejmyndighed, hvis der er noget, vi skal være opmærksomme på. De har jo om nogen erfaring med deres egne veje.

Spørgsmål: Allan Anov

I har gjort det fint, ud fra de præmisser I nu har, så det er ikke det. Men der er nogle oplysninger, som vi mangler. For nu snakker I meget om køretider til Billund. Hvor meget kan det tog tage i timen? Hvis vi kigger på de kunder, som I snakker om, så er der lufthavnen. Lufthavnen kører med en meget ujævn belastning. I weekender er der rigtigt tryk på. Jeg bor tæt på indflyvningen, så jeg ved lige, hvor mange der starter der fredag og lørdag. Det er den ene ting. Det tog der, det kan så og så meget i timen. Legoland vil på en højsæsondag ligge med mindst 20.000 gæster på en dag. Skal de ind i Legoland, så skal det altså være mellem kl. 10 og kl. 12, og så skal de så hjem lidt senere. Men de skal i hvert fald ind. Jeres tal er ganske interessante, for hvor stor en andel af dem vil man overhovedet kunne flytte? Sådan er der altså forskellige ting, som jeg godt kunne tænke mig at vide, så man har

styr på det. For det meget fint at komme med nogle årstal, men det er altså ikke det, folk oplever. De oplever min dag lige nu. Og så er der et lille spørgsmål: Regner I overhovedet med, at der er nogen, der skal pendle frem og tilbage til Billund? Tak.

Svar: Jens Brix, chefkonsulent i Banedanmark

De ting, der indgår, er både Legoland, folk der bor i Billund, og pendler ud, folk der bor i Billund og laver fritidsrejser ud og folk, der gør de modsatte ting. Det er med i opgørelserne af potentialet. Med hensyn til Legoland, så er der meget stor trafik til og fra, men vi regner altså kun med en forholdsvis lille markedsandel af det segment. Det er jo meget storfamilier, der kommer til i bil, og det vil det også fortsat være. Så spurgte du, hvor mange der kan være i toget. Hver halve time vil der komme et tog af 90 meters længde, og det vil have ca. 250 siddepladser og et tilsvarende antal ståpladser, så det vil være 1.000 i timen i hver retning.

Kommentar: Inger Kafton

Jens, jeg har hørt godt efter i aften, og jeg kan lytte mig frem til, at minutter og tid er penge. Og hvis det handler om private formål, så har det en værdi af 85 kroner i timen, og hvis det er erhvervsformål, så kan det beløbe sig til 250 kroner i timen. Det har jeg tænkt lidt over. Jeg har fornøjelsen af at bo på den sydlige Jellingløsning, og jeg er en af de tolv – ikke lodsejere men børnefamilier – som bor rigtig godt. Jeg bor en 40-50 meter fra den her linje. Hvis jeg nu beslutter mig for, at jeg vil tage toget til Vejle eller til København, det giver nok mere ræson, så vil jeg tage min bil, for jeg kan jo ikke træde på ude i baghaven, der kører den bare forbi. Men så vil jeg tage min bil, og så vil jeg bevæge mig de der 10-12 kilometer ind til Billund, og der vil jeg selvfølgelig komme i god tid, jeg kommer ikke lige i sidste øjeblik, for der kan jo være en baneoverskæring eller et eller andet, der kommer i vejen. Så jeg vil nok skulle vente i hvert fald en 10 minutters tid. Så sætter jeg mig i toget, og det sætter sig i bevægelse, og så kan jeg opleve, at sådan ca. ½ time efter, at jeg har låst min hoveddør, så kan jeg trille forbi min baghave i Åst. Det synes jeg ikke, der er ret meget fremtidsperspektiv i. Og hvis jeg så tager den halve time og gør op, fordi det er erhvervsformål, så har jeg spildt 125 kroner på det pjat. Jeg synes, at man skal tænke sig godt om. Der har været talt rigtig meget om det giver mening at lave dette her tog i aften. Og hvis man skal have et tog, så giv det dog til dem, der kan se nytteværdien i det. Få noget fornuft ind i dette her projekt. Tak.

Kommentar: Bo Lindhardtzen

Når man bor midtvejs mellem Billund og Jelling, og man skal mod København, så er det fjollet at køre væk i retning fra København. Så skal man køre til Jelling i stedet for og tage toget derfra. For det første er det billigere, og det er hurtigere end at vente på, at man kører forbi 40 minutter efter, at man har låst sin hoveddør. En anden løsning er, at os, der kommer fra Nordvestjylland, hvis der kommer en Gadbjergløsning, så sparer vi 5 minutters kørsel fra Gadbjerg til Jelling og 5 minutter fra Jelling til Gadbjerg for at komme til Billund. Og dem i Gadbjerg får genåbnet stationen, der blev lukket i 1979.

Spørgsmål: Jon Rotvig

I taler om, at belastningen er så hård i Grejsdalen, at man simpelthen ikke kan få et stabilt nok system, hvis der er en lille forsinkelse på landsplan, så derfor skal togene ende i Vejle. Jeg synes bare, at argumentet er lidt forkert, for hvis udgangspunktet er, at der skal være en forsinkelse – det er vel ikke noget, I regner med? Forsinkelser er vel meget sjældne, og så kan man vel ikke bruge det som argument? Omvendt hvis nu der skal være en endestation i Vejle, så skal der vel også mere kapacitet på, og jeg synes ikke, der er en undersøgelse af det i VVM'en. Hvis der skal være seks tog i timen, der skal stå i Vejle, så skal der vel være mere perronplads og mere skinneplads? Derfor er spørgsmålet: Skal Vejle Station udvides?

Svar: Jens Brix, chefkonsulent i Banedanmark

Jeg vil starte med at forklare, hvordan vi kigger på disse ting. Du spørger, om vi regner med forsinkelser, og ja, vi bygger en lille modeljernbane inde i en computer, som prøver at opføre sig, som sådan noget gør ude i virkeligheden, og så putter man nogle forsinkelser ind på samme niveau, som det, vi kan se, der er ude i virkeligheden, og så ser vi, hvordan systemet opfører sig. Og det er på den baggrund, vi har fundet ud af, at det ikke går at binde det sammen med landstrafikken, for vi er nødt til at kunne køre mere præcist, og det kan man kun gøre ved at skære nogle bindinger til andre ting væk. Så vi prøver at lave et realistisk mønster for, hvordan trafik kan afvikles. Så er der også kigget på, hvordan vi kan håndtere Vejle Station, og der er regnet med trafiksystemet, at det er tog, der kører ned, og så vender de rimeligt hurtigt i Vejle, og så kører de ud, og så har de lidt længere tid til at regenerere i Billund by ved den anden endestation. Så de opholder sig ikke særligt længe ad gangen på Vejle Station, og derfor kan det godt lade sig gøre at køre den trafik på de spor, der er i dag.

Opfølgende spørgsmål: Jon Rotvig

For så lige at vende tilbage til Giveløsningen, der jo kun involverer fire tog i timen i Vejle. Ville man så kunne køre videre med den løsning? Kunne man køre videre til Fredericia og Kolding?

Svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark

Det har vi ikke vurderet, fordi vi jo ikke har arbejdet med Giveløsningen, som vi snakkede om før.

Opfølgende spørgsmål: Jon Rotvig

Kunne man overveje at gøre det?

Svar: Jens Brix, chefkonsulent i Banedanmark

Jeg kan i hvert fald sige så meget, at vi vil besvare den henvendelse, vi har fået fra dig, og det vil vi gøre efter bedste evne.

Spørgsmål fra en mand, navn oplyses ikke

Jeg kan forstå, at togene fra Vejle skal køre meget punktligt. Men man kan jo ikke altid forvente af dem, der kommer fra Aarhus, at de er kommet punktligt til Vejle. Det betyder jo, at dem, der kommer fra Aarhus, de der – var det 330.000? – de skal tage af sted i god tid. For hvis de nu er lidt forsinkede, så er toget til Billund jo kørt. Så hov – der røg nogle minutter der. Så vil det sige, at man

ikke venter på toget, der kommer fra Odense og fra Aarhus? Hvis det nu er fem minutter forsinket, og de skal stige om, så venter det ikke, så kører det bare – er det rigtigt?

Svar: Jens Brix, chefkonsulent i Banedanmark

Ja, det må man nok forvente.

Broer og veje

Spørgsmål: Frederik Jansrud

Når man bygger en jernbane, så er det klart, at der noget, der bliver generet. Mennesker, dyr, områder – det sker. I har nogle veje, som I lukker rundt omkring. Det er forståeligt. Hvis trafikken ikke er til det, og man kun lige skal over at besøge naboen – det er bare ærgerligt. Men så er der jo et dejligt alternativ, som jeg har set andre steder, og det er overkørsler til personer, cykler og knallerter, som er sikrede. Det virker, og dette system bruges på andre privatbaner og også af DSB, og det er ikke kun ved stationer. Så er det muligt, at man eventuelt kunne få det på steder, der er lidt belastede, og hvor man gerne vil kunne vinke til naboen ude fra postkassen, som står helt ude ved vejen?

Svar: Jimi Okstoft, assisterende projektleder i Banedanmark

Man kan ikke plastre til med overgangsmuligheder hele vejen ud ad banen. Hvis der er konkrete forslag om specifikke punkter, så prøv at sende dem til os, og så vil vi overveje, om det er noget, der skal indarbejdes i projektet. Det bliver selvfølgelig bedre, hvis man kan argumentere for, hvor mange der er de forskellige steder, for vi vil helst ikke bygge noget, som du kun bruger, når du skal over til kaffe hver anden søndag.

Spørgsmål: Henrik Hansen

Jeg er en af dem, der bor på Gødsbølskovvej, og i VVM-redegørelsen står der så flot "mellem 5 og 8". Nu bor jeg på en af de der ejendomme, som der slet ikke er lavet en alternativ rute for. Jeg har ikke tænkt mig at blive hjemme, så man kan godt undre sig over, at man på den anden side af Gødsbølskovvej har trukket en streg til andre på Gødsbølskovvej, og så er der så en ejendom, man undlader, og som oven i købet har det der spænd mellem 5 og 8 kilometer. Jeg vil gerne vide, om jeg er en af dem med de 8 kilometer? Og så vil jeg også gerne have lidt ro.

Svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark

Det er så konkret en sag, så må vi ikke lige tage dig til side bagefter og kigge på kortet og se, om der er noget, vi har glemt, eller du bare skal have at vide, hvad vi har tænkt.

Spørgsmål: Anders Jørgensen

Har I taget højde for, at der kører så mange vindmølletransporter, nu hvor I sætter broer op over Tykhøjvej?

Svar: Jimi Okstoft, assisterende projektleder i Banedanmark

Det vi har lagt til grund for vores overvejelser om højden af broer, som vi bygger over vejene, det er Vejdirektoratets generelle anbefalinger. Jeg har hørt fra et par steder i dag, at der er nogle vindmølletransporter, der kører den vej. Det vil vi selvfølgelig meget gerne have nogle høringssvar på, så vi får det med ind og måske har mulighed for at lave den en meter højere, hvis det er det, der skal til. Det er selvfølgelig en væsentlig ting. Det er selvfølgelig også vigtigt at sige, at det ikke er helt sikkert, at disse vindmølletransporter stadig kører der om 10 år, eller hvornår banen vil være i drift.

Kommentar: Martin Skovlyst

Jeg har bemærket både i pressen og i jeres materiale, at der måske er nogle trafikale udfordringer i Jelling og især omkring krydset ved Fårupvej. Det har der været skrevet om, og jeg har også tit set det om morgenen. Allerede i dag kan det være en stor udfordring, og jeg ved, at der har været lavet nogle trafiktællinger på et tidspunkt en regnfuld tirsdag formiddag. Nu siger I så, at I er i gang med at kigge på nogle simuleringer af forholdene dernede, og så kom jeg bare til at tænke på, at i hvert fald her i Jylland der gør vi somme tider det, at vi går ud og prøver tingene af for at finde ud af, om det egentlig virker. For banen, bommene og trafikken er der jo. Så selv banen ikke er besluttet endnu, så kan man jo sagtens lige tage en uge på et tidspunkt, hvor man piller i boksen og sætter bommene til at køre op og ned, som om der kom tog til Billund, og så kan man ret hurtigt finde ud af, om bilkøerne bliver 100 meter eller 300 meter, og hvordan det påvirker trafikken henad sidevejene. Så tænker jeg også, at Jellingborgerne kan finde ud af, hvordan det rent faktisk påvirker trafikken. Blot et ganske gratis forslag herfra.

Spørgsmål: Anders Tromborg Bræstrup

Denne her forfærdelige jernbaneoverskæring, som vi har her i byen, er jo allerede en voldsomt belastet overskæring. Men jeg undrer mig over, hvorfor det ikke er beskrevet, hvis man gravede stationen ned eller lige fører den ned i det område. Hvis I ikke selv skal forholde jer til det, så er det altså noget af en hadegave til Vejle Kommune, for så er det dem, der står med håret i postkassen og skal løse problemet. Så jeg undrer mig over, hvorfor I ikke har regnet på dette her.

Svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark

Jeg tror, vi svarede på det, da spørgsmålet blev stillet første gang, og det handler om, hvad det er nødvendigt at undersøge for at lave en bane til Billund. For det var jo oppe i forbindelse med idefasehøringen, hvor man vurderede, at den meromkostning der vil være ved at grave en bane ned, og hvor der skal køre en trafikeret vej ovenpå, det er lidt ud over rammerne for, hvad der er nødvendigt for at lave en bane til Billund. Men når det så er sagt, vil jeg sige, at det er noteret, at der er en overkørsel i Jelling, og vi vil gerne kigge endnu mere på den.

Spørgsmål: Svend Erik Fredslund-Sørensen

Jeg er ikke direkte berørt men nabo til nogle af dem, der bliver berørt. Når nu landspolitikerne vedtager en Vejlefjord-togbro – uanset om vi ønsker den eller ej – for at spare ca. 6 minutter mellem

Aarhus og København, så stopper trafikken vel med at køre igennem Vejle. Er vi så bare en Vejle-Holstebro-bane, der også forbinder os til Billund? Hvor "connecter" vi til verden?

Svar: Jens Brix, chefkonsulent i Banedanmark

Der røg vi lige over i et andet projekt, men lad os da bare tage en lille kort udflugt. Det er 8½ minut, den er regnet ud til at kunne spare, og det er ikke alle tog, der skal køre den vej. Det allerhurtigste tog i timen Odense-Aarhus nonstop skal køre den vej, og så skal der også være et lyntog, der kører via Vejle, Horsens og måske også Skanderborg. Så der bliver stadigvæk tog til Vejle. Også på de lange distancer.

Støj og vibrationer

Spørgsmål: Jane Jensen

Uanset hvor banen bliver lagt, vil der så komme støjværn for dem, der bor tæt på, eller noget så man ikke bliver så berørt af støjen?

Svar: Jakob Jørgensen, rådgiver for Banedanmark om støj og vibrationer

Der er regnet på støjen. Der er to måder, man vægter støjen, og vi måler det op imod Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier, som det tidligere er sagt. Der er et max-niveau for én togpassage, og så er der en årsmiddelværdi, som vægter, hvor mange tog der kommer i løbet af et middeldøgn, hvor man så vægter højere om natten, fordi man er mere generet. Overordnet set for hele strækningen, herunder også eksisterende strækning, så er det max-niveauet, der er udslagsgivende for, om der er nogle, der er støjbelastede på strækningen. Både på den nye strækning og på den eksisterende, fordi der kører forholdsvis få tog på hovedsporet. Støjanalysen har vist, at der ikke er grundlag for at sætte støjafskærmning op efter det kriterium, vi normalt bruger for at fastsætte, om der er behov for støjafskærmning. Der er ikke nogen langs den nye bane, der vil være støjbelastede over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier.

Kommentar: Jens Albrechtsen, Jelling

Jeg konstaterer blot, at der ikke er tiltag overhovedet i forhold til at dæmpe støj og emissioner til omgivelserne igennem Jelling by, og det er der vel for så vidt heller ikke ned gennem Grejsdalen. Jeg ved godt, at det ikke er en del af det område, I undersøger, men der øges trafikken jo også. Jeg hører også, at I siger, at Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser er overholdt, men jeg er sikker på – og dette er nok til lokalpolitikere – at folk, der oplever, at togtrafikken tredobles, helt sikkert vil opleve dette som en øget gene. Og hvis man oplever den tredoblet eller i hvert fald øget fra Vejle Station og helt ud til Billund – ja, for de områder, hvor den ikke har været før, der er genen helt ny – så ville jeg da som lokalpolitiker overveje, om den gave egentlig ikke trak noget med sig, som jeg ikke ønsker som lokalpolitiker. Nemlig en masse utilfredse borgere. Tak.

Spørgsmål: Bo Lindhardt

Med hensyn til anlæggelsen af jernbanen og hvor meget det støjer. Hvis der nu anlægges en Hærvejsmotorvej, støjer den så mindre end jernbanen? Bliver der eksproprieret mindre areal, fordi motorvejen er smallere end jernbanen? Og hvad med hensyn til de lodsejere, der får jorden skåret over, fordi motorvejen går igennem deres grund? Der er ingen forskel på, om der skal anlægges en jernbane eller en motorvej. De gør lige stor skade for lodsejerne, og støjniveauet er nok lidt højere på motorvejen end fra et tog. Tag hensyn til, når man protesterer mod en støjende jernbane i forhold til en støjende motorvej.

Svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark

Vejdirektoratet kommer helt sikkert også ud og fortæller lokalt om virkningerne af motorvejen, så det vil vi helst ikke gøre os kloge på i Banedanmark. Det eneste, jeg vil sige til dig, er, at det også er vores klare opfattelse, at hvis man synes, at Billundbanen har store komplikationer, så er en motorvej nok lige lidt værre – i hvert fald støjmæssigt.

Natur og rekreative områder

Kommentar: Jørgen Østergaard

Det er et rigtig fint projekt, og I har virkelig lagt jer i selen for at lave noget, som vi kunne se og forstå alle sammen.

Men som en lodsejer, der bor i forbindelse med Gadbjergløsningen, så må vi lægge utrolig meget areal til dette her. Banen kører faktisk 1,2 kilometer igennem vores marker, og også derfor vil jeg rigtig gerne opponere mod, at vi skal have jernbanen. Den gennemskærer hele vores ejendom. 80 procent af alle marker, som ligger syd for jernbanen, bliver afskåret, vores markvej bliver brudt, og vi kan ikke komme over på den side. Markvandingsanlæggene kommer til at ligge på den forkerte side af jernbanen, så hele det kompleks med jordledninger og ting og sager skal flyttes. Det ligger på den forkerte side. På den første del af strækningen skal banen graves temmelig langt ned, og der bliver en rigtig bred åbning oppe for oven. Derefter går den gennem skoven og krydser Refstrupvej. På Refstrupvej skal der etableres en jernbaneoverskæring, og der er faktisk kun 400 meter til den, der er i forvejen på Herningbanen. Derefter fortsætter den henover engen, hvor der skal laves en dæmning. Jeg kan se på kortet, at der også skal være en faunapassage. Vi kan stå hjemme i køkkenet og se, at krondyrene går stort set hver eneste dag nede på den eng. Efter banedæmningen går den igennem skoven, og så skal der laves en togbro over Tykhøjvej, og der har vi igen disse her store vindmølletransporter, som jo er op til 6-7-8 meter i højden. Alle broer på motorvejene, hvor de passerer, kan de ikke komme under, så de bruger afkørselsramperne op på den ene side og ned på den anden side. Men ved broen over Tykhøjvej er der altså kun 700 meter til en viadukt, der er der i forvejen, og det fører mig frem til, at det er for tidligt, at man droppede Farre-løsningen. Det er så selvfølgelig et spørgsmål, som skal sendes videre til politikerne, og det gør vi i vores VVM-undersøgelse. Derefter kommer banen op forbi vores nabo, og der kommer banen til at gå lige igennem baghaven. Han bliver fuldstændig afskåret fra at kunne komme ud og gå sin tur i skoven, som de har etableret lige bagved. Og sådan fortsætter det. Den næste nabo er Birgitte, og derefter kommer der en stor bondegård mere, som bliver fuldstændig afskåret. Han får 7 kilometer for at komme ud på den jord, han har på den nordlige side af banen, hvor han skal køre med gyllevogn, såmaskiner, der er 4 meter i bredden, mejetærsker, kornvogne osv.

Men vi vil slet ikke have den jernbane, og det er til politikerne: Vi vil slet ikke have den jernbane. Den er totalt overflødig. Hvis man tager toget fra Aarhus til Vejle og skifter med bus til lufthavnen, så tager det 80 minutter. Og der går 17 af dem i døgnnet. Hvis man tager X-bussen fra Aarhus til Billund Lufthavn, så kører den direkte, og det tager 85 minutter. Og hvad betyder det, at den tager 5 minutter længere? Man skal være i lufthavnen 2 timer før, flyet går. Og bussen fra Vejle kører hver halve time. Kære politikere: Tag nu lige og brug disse her mange penge på noget fornuftigt. Hvor der er brug for en milliard i anlæg. 55 millioner, det har vi selv set, at det har stået, i årligt underskud. Det er fuldstændigt ude i hampen. Der kan ansættes rigtig mange varme hænder og pædagoger for de samme penge, og så er vi forskånet for at få ødelagt vores pragtfulde natur, som er til gavn og glæde for både dyr og mennesker. Der er jo ingen tvivl om, at en Hærvejsmotorvej bliver prioriteret højere end Billundbanen. Nu har rigtig mange lodsejere haft disse linjeføringer på deres matrikler. De har været stavnsbundet til deres ejendom. De har ikke været i stand til at disponere fremadrettet. Det er faktisk uanstændigt. Se nu at få skrinlagt denne tåbelige investering og kom videre med noget andet. Det var ordene.

Kommentar: Birgitte Tremlett

Blot en lille ekstra bemærkning om Åst Skov og det vi ødelægger. Åst Skov er, så vidt jeg ved, Danmarks mest vestlige egeskov. Den vil vi ødelægge, og så får vi godt nok dobbelt op og ny beplantning et eller andet sted. Men det er altså ikke det samme. Er det ikke noget med, at disse her skove, som vi plantede, efter at englænderne kom og tog vores træskibe, de først er ved at være klar nu til at bygge nye træskibe? Det har altså lange udsigter med den "replacement-skov", vi får Åst.

Spørgsmål: Elin Hansen

Vi har en masse skov rundt om os, og der komme jernbanen også til at gå igennem. Og man kan se kronhjorte og alt muligt, der kommer forbi. Hvor skal de være? De skal finde nye steder, og så ser vi dem ikke mere. Så vi vil ikke have jernbanen.

Svar: Anne Birgitte Hansen, teamleder i Banedanmark

Der bliver jo lavet faunapassager, som bl.a. er i en størrelse, så kronhjorte også kan komme igennem, og så bliver der lavet ledelinjer, så de bliver ledt ned igennem faunapassagen. Det er sådan, det er tænkt.

Spørgsmål: Allan Anov

En lille kommentar om det med kronhjordene. Dem, der boede herude og fulgte med, da motortrafikvejen blev lavet, de ved godt, at der lå en ejendom, som kom til at ligge tæt op ad motortrafikvejen. De første 5-6 år efter, at den var bygget, blev forhaven pløjet hvert år ganske gratis, for der var en flok kronhjorte, der ikke kunne finde ud af at tage den faunapassage, man havde lavet. Det tog altså et sted mellem 5 og 6 år, før de lagde deres rute om. Der er en lille del af de ting, der sker, når man laver sådan noget. Det er den langsigtede konsekvens, for dyrene kan altså ikke læse skilte, og de kan ikke læse vores kort. De oplever naturen, og det gør, at de tager lang tid om at omlægge de veje, som de har fulgt i århundreder eller årtusinder.

Svar: Anne Birgitte Hansen, teamleder i Banedanmark

Jeg kan jo kort sige, som også tidligere sagt: Høringer er væsentlige. For hvis der er informationer, som ikke er med i vores materiale, så send det ind til os, og så kigger vi på det igen.

Andet

Spørgsmål: Jane Jensen

Vil der være en eller anden form for hegn, der hvor banen kommer til at gå tæt på, så børn og hunde og alt, hvad der kunne finde på at rende ud på banen, ikke lige render derud og bliver kørt ned? For så har vi balladen.

Svar: Henry Martensen, specialist i Banedanmark

Som grundregel bliver banen ikke hegnet ind. Hvis man har dyr – køer, heste osv. – så er man som lodsejer forpligtet til at hegne ind. Og det er også klogt som mor eller forælder i det hele taget at hegne ud mod banen. Men vi hegner ikke. Der, hvor der er vejanlæg, som går langs med banen sådan, at man kan forville sig ud på baneanlægget, der vil typisk være hegn mellem vej eller stianlæg og banen. Men det er så offentlige områder.

Spørgsmål: Jens Poulsen

Med hensyn til hegnet er der så forskel på børn og voksne mennesker? I Jelling har man hegnet langs banen ved banegården på grund af, at flygtninge og andre går over banen.

Svar: Henry Martensen, specialist i Banedanmark

Ja, det er jo trist, og det er man desværre nødt til mange steder, og der er der heller ikke altid forskel på børn og voksne. Ind i mellem er der nogle, der absolut skal passere banen, og det er farligt. Derfor er man nødt til at sætte hegn op nogle steder.

Opfølgende spørgsmål: Jens Poulsen

Men det er jo nyt dette her. Det er jo en familie, som bor der. Jeg kender ikke området derude, men det er jo et nyt område, der bliver lavet, og en ny problemstilling, som en familie bliver sat over for. Er man ikke forpligtet til at lave et hegn for eksempel?

Svar: Henry Martensem, specialist i Banedanmark

Jeg kender ikke til det, hvis der er et eller andet konkret i Jelling.

Supplerende svar: Jimi Okstoft, assisterende projektleder i Banedanmark

Banedanmark har en politik for det. I byområderne ved vi, at der er en større tendens til, at folk gerne vil krydse banen ulovligt, så derfor er der også en større tendens til, at man laver lidt indhegning i byområder. I forbindelse med en detailprojektering af en ny linjeføring, så vil man gå ind og se på, om der er nogle steder, hvor man måske burde sætte hegn op. Og man vil måske også i de første år efter, at banen er åbnet, kigge nærmere efter, om det ser ud til, at der er nogle trædestier forskellige steder, og så vil man måske sætte hegn op for at forhindre det. Det er det generelle svar.
