



Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Att: trm@trm.dk
Cc: bgk@trm.dk

Høringsvar til "Lovforslag om en moderne jernbane og ændring af lov om jernbane" – j.nr. 2013-4974

Assens Kommune modtog den 27. januar 2014, høring af lovforslag om en moderne jernbane og ændring af lov om jernbane.

februar 2014

I aftalen om en moderne jernbane – Togfonden DK, blev det vedtaget at anlægge en ny højhastighedsbane over Vestfyn. Lovforslaget giver bl.a. bemyndigelse til, at transportministeren kan undersøge, projektere og miljøvurdere banestrækningen over Vestfyn.

Assens Kommune
Rådhus Allé 5
5610 Assens

Kontaktperson:
Mette Sørensen
E-mail: mmsor@assens.dk
Dir. tlf.: 6474 7508

Sags nr: 14/4028

I Assens Kommune glæder vi os meget over vedtagelsen af en ny højhastighedsbane og forventer, at anlæggelsen vil påvirke den eksisterende regionalbane over Vestfyn i positiv retning. Den eksisterende bane er i forvejen belastet, og anlæggelsen af en ny bane vil frigive kapacitet, hvilket vil give regionaltrafikken et løft.

I lovforslaget kan man ligeledes læse, at hovedforslaget til en placering af den ny højhastighedsbane over Vestfyn ligger på den sydlige side af den vestfynske motorvej.

I forhold til denne placering, ser Assens Kommune specielt en udfordring omkring landsbyen Skalleballe, som er placeret lige syd for den vestfynske motorvej. Assens Kommune opfordrer derfor til, at der fra begyndelsen bliver indgået dialog omkring selve linjeføringen, ligesom vi opfordrer til tidlig inddragelse og orientering af evt. berørte parter. Vi ser frem til et godt og konstruktivt samarbejde omkring dette.

I lovforslaget er også nævnt, at den eksisterende jernbane over Vestfyn fremover kun skal benyttes af regionaltog og godstog. Som nævnt ser Assens Kommune frem til en aflastning af den eksisterende jernbane, fordi vi derved forudser en forbedring af regionaltogstrafikken mellem Odense og Fredericia.

Assens Kommune skal derfor endnu engang opfordre til, at man bibeholder de eksisterende stationer på Vestfyn, og derved styrker den kollektive trafik til gavn for alle.

Med venlig hilsen

Borgmester
Søren Steen Andersen

INDKOMMET

24 FEB. 2014

TRANSPORTMINISTERIET
SAGSSTYRELSEN



Billund
kommune

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Høringsvar til udkast til lovforslag om en moderne jernbane og om ændring af lov om jernbane.

Dato: 20. februar 2014

Efter indstilling fra Teknik- og Miljøudvalget har Økonomiudvalget i Billund Kommune drøftet det udsendte udkast til lovforslag om en moderne jernbane og vedtaget nedenstående høringsvar til Transportministeriet.

Teknik & Miljø
Plan, Byg og Trafik
Jorden Rundt 1
7200 Grindsted

Vi noterer med tilfredshed, at det udsendte lovforslag indeholder en banebetjening af Billund Lufthavn og desuden at der placeres en station nær Legoland.

Tlf. 7972 7200
www.billund.dk

Helt overordnet er det en meget vigtig indsats at skabe direkte togforbindelser mellem Vestdanmarks lufthavn og landsdelens største byer. Forslaget har samtidig et stort potentiale for at flytte rejsende, turister og pendlere fra biltrafik til tog.

Journalnr.: 30.10.40P17
14/2818

Vi noterer desuden, at lovforslaget skaber en god mulighed for at mindske usikkerhed og tab for de berørte lodsejere, bl.a. ved at indføre mulighed for fremrykket ekspropriation.

Sagsbehandler:
Vagn G. Pedersen
Tlf. 79727080
vp@billund

Billund Kommune anser det for vigtigt, at en kommende jernbaneforbindelse til/fra Billund Lufthavn giver mulighed for, at rejsende kan benytte direkte togforbindelser og at lufthavnsforbindelsen kan fortsættes til Herning. Det er tilsvarende vigtigt, at den direkte sammenhæng med det overordnede jernbanenet etableres med tilstrækkelig skinnekapacitet, så der er mulighed for både hyppige afgange og en robust planlægning, der sikrer præcis overholdelse af køreplanen.

Den direkte forbindelse forudsætter naturligvis også, at den elektrificeres i samme takt som den tilkoblede del af jernbanenet.

Disse betragtninger ser vi som meget vigtige i de kommende undersøgelser af mulige linjeføringer. Det er derfor med en vis bekymring, at vi kan læse, at de beløb, der nævnes i den bagvedliggende aftaletekst, svarer meget nøje til, at der blot etableres en forbindelse til Jelling, der efter vores vurdering hverken giver den vigtige direkte forbindelse for landsdelens største byer eller den skinnekapacitet, der er nødvendig.

Men lovforslaget rummer de nødvendige muligheder og vi ser meget frem til det forestående samarbejde med Trafikstyrelsen om dette.

Billund Kommune er helt indstillet på at gå helhjertet og konstruktivt ind i arbejdet.

Med venlig hilsen

Ib Kristensen
Borgmester

Ole Bladt-Hansen
Kommunaldirektør

Transportministeriet

Fremsendt via mail til:
tm@tm.dk

10. februar 2014
Dokumentnr.: 318136

Høring over udkast til lovforslag om en moderne jernbane om ændring af lov om jernbane

Tak for det fremsendte høringsudkast til lovforslag om en moderne jernbane om ændring af lov om jernbane.

Til det fremsendte høringsudkast har Dansk Byggeri følgende kommentar til §23 b, stk. 2:

I henhold til denne bestemmelse, kan en kommune ikke give tilladelse til byggeri på de af bestemmelsen omfattede ejendomme før Transportministeriet har taget stilling til, om der skal nedlægges forbud mod en ansøgning om byggeri. Transportministeriet har 2 måneder til at tage stilling til, om der skal udstedes forbud.

Dansk Byggeri finder, at en generel frist på 2 måneder er for ufleksibel.

Dansk Byggeri foreslår, at udgangspunktet er, at Transportministeriet inden for en frist på 14 dage over for kommunen afgiver svar. I ukomplicerede sager kan Transportministeriet umiddelbart meddele, at der ikke vil blive nedlagt forbud. I mere komplicerede sager kan Transportministeriet i sit svar til kommunen inden for fristen på 14 dage meddele, at svarfristen forlænges til 2 måneder fra modtagelsen af indberetningen.

Med venlig hilsen
Dansk Byggeri



Niels Nielsen

Kopi til: bagk@tm.dk

TRM Berit Gohr Kaptain

Fra: Claus Møller Olsen <cmo@danskeenergi.dk>
Sendt: 30. januar 2014 15:43
Til: Mail TRM
Cc: TRM Berit Gohr Kaptain
Emne: Høring af udkast til lovforslag om en moderne jernbane mv.

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Sendt pr. e-mail: trm@trm.dk

Høring af udkast til lovforslag om en moderne jernbane mv.

Dansk Energi takker for muligheden for at fremkomme med bemærkninger til ovennævnte lovforslag.

På vegne af de af Dansk Energis medlemmer (netselskaber), der kan blive berørt af lovforslaget og de hjemler, som dette giver transportministeren, ønskes der en præcisering af, at distributions-, transmissions- og fiberbredbåndsselskaber, der som rettighedshavere har kabler liggende i jorden uden at ligge efter gæsteprincippet, vil bevare denne status, selvom der pålægges byggelinjer vedr. de pågældende jorder/arealer, samt at dette vil betyde, at (bane-) anlægsmyndigheden vil skulle bekoste evt. flytninger af ledningerne af hensyn til anlægsprojektet, - med eller uden ekspropriation.

Det ønskes endvidere præciseret, at pålæg af byggelinjer ikke vil være til hinder for netselskabernes udførelse af løbende vedligeholdelses- og reparationsarbejder og - om nødvendigt - gennemførelse af netforstærkning og/eller netudbygning, fx af hensyn til forsyningsikkerheden.

Med venlig hilsen

Claus Møller Olsen
Konsulent, Advokat
+45 35 300 414

Dansk Energi
Rosenøms Allé 9
1970 Frederiksberg C
+45 35 300 400

Elnettet gør os konkurrencedygtige



Til Transportministeriet

Sendt elektronisk til trm@trm.dk

Cc.: bgk@trm.dk

23. februar 2014

Høringsvar til udkast til lovforslag om en moderne jernbane og om ændring af lov om jernbane

Med tak for muligheden for at kunne bidrage med bemærkninger skal Dansk Handicap Forbund (DHF) understrege vigtigheden af at bruge denne historisk enestående mulighed til at sikre spontan-tilgængelighed til togrejser også for passagerer med handicap.

Da vi ikke i lovforslaget eller i bilag 1 med anlægsoverslag kan finde aftalepartierne og ministerens krav til sikring af den påtænkte tilgængelighed, anbefaler DHF et vigtigt parameter om moderne handicaptilgængeligheds-løsninger tilføjet dels i ministerens bemyndigelse til at kvalitetssikre projekterne dels reelt indsat i lovforslaget.

Med regeringens aftale om Togfonden DK til etablering af den såkaldte Timemodel realiseres visionen om en moderne jernbane, hvor togturen vil tage en time mellem Esbjerg-Odense, Aalborg-Aarhus, Aarhus-Odense og Odense-København, og hvor der via Togfonden skal etableres nye højhastighedsbaner, nye anlæg og ombygninger af jernbaner, hastighedsopgraderinger til 200 km/t, elektrificering af størstedelen af det danske jernbanenet, perrontilpasninger, parkeringspladser ved Super-lyn-stationer m.v.

Bindende krav til moderne handicaptilgængelighed

Vi anbefaler, at transportministeren knytter bindende krav til moderne handicaptilgængelighed op på disse tilskud fra Togfonden, således at der i alt udbudsmateriale stilles krav til den form for moderne og fremtidssikret handicaptilgængelighed, der reelt vil give passagerer med handicap mulighed for at kunne tage toget spontant og uafhængigt af assistance fra andre personer.

Som kørestolsbrugere, rollatorbrugere, gangbesværede, ældre, barnevognsbrugere, m.fl. har vi et meget stort behov for, at der fra politisk hold tages hånd om at få forebygget nye barrierer som de, der i dag fremstår som effektive stopklodser for kørestolsbrugeres mulighed for at kunne tage toget uden forhåndsvarsel og uden hjælp fra andre personer.

Som alle andre har vi brug for fri og uafhængig mobilitet, og vi kan ikke forstå, hvordan man i denne sektor gennem så mange år har kunnet slippe af sted med at have så elendige og gammeldags løsninger på tilgængeligheds-



området, at togrejser reelt ikke står til rådighed på en ordentlig måde – iflg. EU for mellem 20 – 40 % af befolkningen med varigt eller midlertidigt handicap eller sygdom.

Perroner og tog skal passe sammen til trinfri indstigning

FN's Handicapkonvention pålægger de enkelte landes regeringer at forebygge og fjerne barrierer også for togrejser – og vores målgrupper af kørestolsbrugere m.fl. har alvorligt brug for, at transportministeren i alt udbudsmateriale for infrastruktur og indkøb af nye tog sikrer, at perronhøjderne vil komme til at passe præcist til de påtænkte nye togs indstigningshøjde, så der opnås fuldstændig trinfri adgang fra perron til tog, og at togene udstyres med automatisk trinbræt med følere, så de vil kunne dække luftgabene mellem perron og tog. Denne adgangsløsning vil give os som kørestols- og rollatorbrugere spontan og uafhængig adgang til at kunne tage toget som alle andre.

Det er meget vigtigt, at der ikke kun stilles krav om tilgængelighed for kørestolsbrugere via assistance fra andre personer til betjening af "slæberamper" og "monsterlifte", der som nu skal bestilles 48 timer i forvejen og som forhindrer vores mulighed for at kunne tage toget spontant som alle andre.

TSI PRM

Da EU's mål med direktivet TSI PRM er at løfte tilgængelighedsniveauet for togrejser i bl.a. de østeuropæiske lande, vil en simpel efterlevelse af minimumsstandarderne i TSI PRM skabe forringede forhold for de nordiske lande.

Det er derfor også meget vigtigt, at ministeriet i sit svar ikke blot henviser til at ville efterleve standarderne i TSI PRM, da de er EU's absolutte mindstekrav til handicaptilgængelighed til og i tog, og som derfor *ikke* vil kunne give en fremtidssikret ny dansk jernbane af ordentlig kvalitet i forhold til moderne handicaptilgængelighed. (Da vi for den europæiske handicapbevægelse EDF har deltaget i arbejdet med revision af TSI PRM vil vi, hvis ønsket, kunne eftersende et notat med de konkrete problemstillinger i TSI PRM.)

DHF vil på det stærkeste opfordre til at sikre ovennævnte højere tilgængelighedsniveau, som vil kunne give os mulighed for at kunne tage toget spontant og uafhængigt af andre personer.

I samarbejde med DH (Danske Handicaporganisationer) står vi meget gerne til rådighed med vores viden og erfaring om Dansk Handicap Forbunds målgruppers behov og forventninger til en moderne jernbane.

Med venlig hilsen


Susanne Olsen
landsformand


Claus Bjarne Christensen
formand for bygge- og trafikpolitisk udvalg

Til
Transportministeriet,
e-mail: trm@trm.dk,
c.c.: bgk@trm.dk

Blekinge Boulevard 2
2630 Taastrup, Danmark
Tlf.: +45 3675 1777
Fax: +45 3675 1403
dh@handicap.dk
www.handicap.dk

Taastrup, den 24. februar 2014
Sag 19-2014-00137- Dok. 150941 TOL/mol/kft

Hørings svar: Forslag til lov om en moderne jernbane og om ændring af lov om jernbane

Danske Handicaporganisationer (DH) har modtaget ovenstående i høring og har følgende bemærkninger:

DH mener, det er vigtigt, at en ny jernbane og ombygning af eksisterende sikrer et tilgængeligt og sammenhængende transportsystem, som giver mulighed for, at personer med handicap bliver inkluderet i samfundet på lige vilkår med alle andre. Dette betyder blandt andet, at der skal sikres den form for handicaptilgængelighed til jernbanen, der kan give mulighed for at kunne tage toget spontant, og for at kunne være uafhængig af andre personers assistance for de personer, der kan dette, hvilket i et barrierefrit togmiljø vil være langt de fleste passagerer med handicap.

I den forbindelse skal ministeriet sætte ind på fire overordnede områder:

Indkøb af nye tog

I forbindelse med indkøb af nye tog skal ministeriet i udbudsmaterialet stille krav om, at alle tog lever op til krav om tilgængelighed, heriblandt nedenstående:

- De europæiske krav i TSI PRM, den tekniske specifikation for interoperabilitet, der omhandler tilgængelighed, men desværre i form af EU's absolutte mindstekrav til handicaptilgængelighed til og i tog, og som derfor ikke vil kunne give en fremtidssikret ny dansk jernbane af minimumskvalitet i forhold til handicaptilgængelighed.
DH vil derfor på det stærkeste opfordre til i udbudsmaterialet, og i samarbejde med handicaporganisationerne, at sikre ovennævnte højere tilgængelighedskvalitet med mulighed for at kunne tage toget spontant og uafhængigt af andre personer og gældende for alle målgrupper af togpasagerer med handicap.
- Nationale ønsker, der ikke er med i TSI'en, findes i dialog med handicaporganisationerne. F.eks. vil de højhastighedstog, der kan køre 230 km/t kunne leveres som lavgulvstog og dermed med niveaufri indstigning, hvor højhastighedstog, der kan køre 250 km/t, ikke vil kunne leveres som lavgulvstog, og hvor der derfor skal etableres afhængighedsskabende barrierer i form af ramper eller

lifte og dermed det afledte diskriminerende forhåndsvarsel på 48 timer. Desuden skal afdelinger med plads til servicehunde og førerhunde klart markeres i toget for at sikre en adskillelse af personer med allergi.

- Inddragelse af repræsentanter for handicaporganisationerne gennem tilgængelighedspanel, herunder bl.a. via test af mock up af togvognene.

Anlæg af nye stationer/platforme

I forbindelse med anlæg af nye stationer og platforme skal ministeriet i udbudsmaterialet stille krav om, at stationer og platforme skal leve op til krav om tilgængelighed, heriblandt nedenstående:

- Krav i Bygningsreglementet om tilgængelighed, hvor DH dog anbefaler sikring af et højere niveau svarende til SBI's (Statens Byggeforskningsinstitut) "kvalitetsniveau B", som beskriver en højere kvalitet svarende til DS 3028, SBI-anvisning og tjeklister.
- Kravene i vejreglen "Færdselsarealer for alle".
- Inddragelse af repræsentanter for handicaporganisationerne gennem tilgængelighedspanel, som det har været gjort i forbindelse med metroen.

Indkøb af flere vogne til eksisterende tog

I forbindelse med indkøb af flere vogne til eksisterende tog skal ministeriet stille krav om, at nye vogne sikrer bedre spontantilgængelighed end eksisterende tog, blandt andet ved at:

- sikre tilgængelighed, og dermed adgang til spontankørsel med Øresundstog, ved at sikre i udbudsmaterialet, at de nye vogne, der skal indkøbes, har automatisk udskydelige trinbræt, der næsten ved alle stationer vil kunne udligne afstands- og niveauforskellen fra perroner til tog, samt at man bygger en lille smule om i de nuværende togsæt på Kystbanen, så de også får nye udskydelige trinbræt. For det kan godt lade sig gøre.
- IC3-højtgulvstog kan gøres spontant tilgængelige for personer med handicap ved at indkøbe nye lavgulvsvogne, der vil kunne kombineres med de eksisterende vogne. Dette ville udover langt bedre tilgængelighed også betyde, at IC3 vil kunne medtage flere kunder i de mange år, de fortsat skal køre.

Ombygning af eksisterende stationer og platforme

I forbindelse med ombygning af eksisterende stationer og perroner skal ministeriet stille krav om, at disse skal leve op til krav om handicaptilgængelighed:

- Krav i Bygningsreglementet om tilgængelighed.
- Kravene i vejreglen "Færdselsarealer for alle".

- Inddragelse af repræsentanter for handicaporganisationerne gennem tilgængelighedspanel, som det har været gjort i forbindelse med metroen.
- Partielle perronforhøjninger. På nogle togstrækninger er ukurante perronhøjder en afgørende barriere for spontantilgængeligheden til tog. DH anbefaler i samarbejde med handicaporganisationerne, at der udarbejdes en langsigtet tids- og budgetopfulgt handlingsplan for at løse denne store udfordring, men på den korte bane er der behov for partielle perronforhøjninger for at sikre uafhængigheden for passagerer med handicap, der ellers vil have behov for assistance for at kunne tage toget.

Skulle ovenstående give anledning til spørgsmål, kan disse rettes til chefkonsulent, Monica Løland, på tlf.: 3638 8524 eller e-mail: mol@handicap.dk.

Med venlig hilsen



Thorkild Olesen
Næstformand



Transportministeriet
trm@trm.dk
Kopi til bgk@trm.dk

Dansk Industri
Confederation of Danish Industry

Att.: Berit Gohr Kaptain

Vedr. Lov om en moderne jernbane og ændring af lov om jernbane

DI vil indledningsvist gerne takke for muligheden for at svare på denne høring om lov om en moderne jernbane og ændring af lov om jernbane.

Projektering skal sikre, at erhvervsgrunde så vidt muligt ikke påvirkes

DI mener, at det skal være hurtigt og let at tage toget mellem de største byer, så vi får bundet Danmark bedre sammen. DI er derfor også positiv over for realiseringen af timemodellen.

Lovforslaget indeholder en bemyndigelse til, at transportministeren kan undersøge, projektere og miljøvurdere de konkrete anlægsprojekter der følger af aftalen om udmøntning af Togfonden DK.

DI lægger stor vægt på, at man i forbindelse med projekteringen så vidt muligt søger at undgå at vælge linjeføringer etc., der indebærer, at konkrete virksomheder påvirkes negativt.

Det fremgår hverken af lovforslaget eller de tilhørende bemærkninger i hvilket omfang de påtænke linjeføringer vil passere erhvervsarealer. Det fremgår dog af et faktaark, som Transportministeriet offentliggjorde den 14. januar 2014, at hovedforslaget for den ny bane på Vestfyn indebærer, at banen ved Ejby passerer arealer tilhørende to industri-virksomheder. Ligeledes fremgår af et faktaark om den ny bane Hovedgård-Hasselager, at jernbanen passerer en erhvervsgrund nær Hasselager.

Hurtig og effektiv projektering skal minimere usikkerhed for grundejere

Planer om ny infrastruktur bringer både virksomheder og grundejere langs de relevante linjeføringer i en usikker situation. Det er derfor vigtigt med en hurtig og effektiv projektering, der skaber klarhed om de konkrete linjeføringer, så virksomheder og grundejere kan få afklaret, hvorvidt og i givet fald, hvilket omfang de påvirkes af projektet.

En del af lovforslaget handler om at tilvejebringe mulighed for fremrykket ekspropriation og at nedlægge byggelinjer.

Muligheden for at nedlægge byggelinjer er hensigtsmæssig, idet man hermed kan beskytte projekter mod fordyrelser. Samtidig indebærer nedlæggelse af byggelinjer imidlertid, at grundejerne pålægges en række begrænsninger i forhold til eksempelvis at opføre tilbygninger og nye bygninger. Udgangspunktet må derfor være, at byggelinjer pålægges i en så kort periode som muligt og at muligheden for at forlænge en allerede pålagt byggelinje (på en periode af højst 10 år) med yderligere op til 10 år, kun udnyttes, når der er tungtvejende grunde til en forlængelse.

Det fremgår af lovforslaget, at hvis en grundejer, der er pålagt byggelinjer, afskæres fra en udnyttelse af arealet, der er økonomisk rimelig og forsvarlig, kan grundejeren kræve at transportministeren overtager arealet mod erstatning. DI mener, at det er vigtigt, at erhvervsvirksomheder, der vil lide et væsentligt indtægtstab får mulighed for ekspropriation før de ordinære ekspropriationer. Det samme gælder virksomheder, der qua byggelinjer ikke har mulighed for at sikre virksomhedens fortsatte udvikling.

I bemærkningerne til lovforslaget nævnes, at byggelinjer ikke er til hinder for salg af ejendommen eller optagelse af lån mod sikkerhed i ejendommen. Her vil DI dog gerne påpege, at selvom byggelinjer principielt ikke er til hinder for optagelse af lån, er det ikke givet, at virksomheder vil have denne mulighed. For mange virksomheder er det i dag svært at skaffe lånefinansiering og den usikkerhed, der knytter sig til nedlæg af byggelinjer, vil alt andet lige forringe mulighederne for at sikre lånefinansiering.

Projektering skal sikre minimering af trafikale gener

De anlægsprojekter, der indgår i lovforslaget, er både projekter, hvor der skal anlægges nye banestrækninger og projekter, hvor eksisterende banestrækninger opgraderes. For begge typer af projekter er det afgørende at have et skarpt fokus på at minimere de trafikale gener i såvel anlægsfasen som når de nye anlæg er færdige.

For vejtrafikken kan der være betydelige gener i anlægsfasen, hvis nye banestrækninger eksempelvis kommer til at krydse en motorvej og det derfor bliver nødvendigt at etablere en tunnel eller bro, hvor den fremtidige jernbane skal krydse motorvejen.

Det fremgår af lovforslaget, at den ny jernbane over Vestfyn påtænkes etableret langs den fynske motorvej og at hovedforslaget er en placering på den sydlige side af motorvejen. Det fremgår samtidig af det foromtalte faktaark om den ny bane over Vestfyn, at banen kan komme til at krydse den fynske motorvej samt en kommende ringvej, som Odense kommune er ved at planlægge.

I forhold til banetrafikken er det ligeledes vigtigt, at man søger at minimere generne for den eksisterende banedrift, herunder både i forbindelse med opgradering af eksisterende banestrækninger og når der anlægges nye strækninger, som skal forbindes med eller krydser eksisterende strækninger.

I forbindelse med projekteringen bør det så vidt muligt sikres, at udformningen af de nye projekter ikke indebærer, at godstrafikken samt lokal- og regionaltrafikken fremover får en ringere betjening. På baneområdet er der således eksempler på, at forbedringer af vilkårene for tog med høj hastighed kan forringe vilkårene for andre typer togtrafik.

Forslag til lov om ændring af lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge (ombygning af Ringsted station) indebærer således, at godsoperatørerne ved gennemførelse af projektet får en ringere betjening i Ringsted.

Generelt bør man i forbindelse med projekteringen have fokus på at sikre en fornuftig afvejning af omkostningerne ved forskellige linjeføringer og konkrete projektudformninger og de samfundsmæssige omkostninger ved trafikale gener i både anlægs- og driftsfasen.

Med venlig hilsen

Chefkonsulent
Annette Christensen

Transportministeriet: trm@trm.dk; bgk@trm.dk

20. februar 2014

Høringsvar til lovforslag om en moderne jernbane om ændring af lov om jernbane

Dansk Ledningsejerforum har modtaget lovforslag om en moderne jernbane om ændring af lov om jernbane og ønsker på den baggrund at fremkomme med følgende bemærkninger hertil.

Punkt 6 (Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet) samt pkt. 12 (Sammenfattende skema):

- Det bør fremgå, at der må forventes betydelige omkostninger for ledningsejerne til flytning af ledninger som følge af projekterne.

I teksten bør der endvidere opfordres til så tidlig inddragelse af ledningsejerne som muligt, da tidlig inddragelse gør det muligt for ledningsejerne at tilrettelægge deres arbejder, bl.a. med henblik på at holde omkostningerne nede.

Derudover vil vi gerne anføre, at der ikke, uden særlig begrundelse, fra kommunernes side bør udstedes nye gravetilladelser for arealer indenfor byggelinje. Begrundelsen for dette er, at ledningsejerne således undgår at skulle flytte nyligt etablerede ledninger med omkostninger til følge.

Med venlig hilsen
f/Dansk Ledningsejerforum



Helle Stisen
Sekretær

Dansk Ledningsejerforum er et samarbejdsorgan og interesseorganisation for danske ledningsejer-organisationer og regionale eller landsdækkende ledningsejere.

Medlemmer af Dansk Ledningsejerforum er:

Foreningen for Vandværker i Danmark
Dansk Energi
Dansk Fjernvarme
Danske Vand- og Spildevandsforening
Naturgasselskaberne
Forenede Danske Antenneanlæg
TDC
Telia Danmark

Transportministeriet
trm@trm.dk

DANSKE
REGIONER



24-02-2014

Sag nr. 14/119

Danske Regioners høringssvar - udkast til forslag om lov om en moderne jernbane og om ændring af lov om jernbane.

Danske Regioner stiller sig positivt over for lovforslaget, der udmønter den politiske aftale om Togfonden DK. Danske Regioner har ikke detaljerede bemærkninger til de enkelte dele af det konkrete lovforslag – men vil gerne benytte lejligheden til at kommentere de mere overordnede perspektiver i lovforslaget.

Med den nye Lov om erhvervsfremme og regional udvikling har regionerne fra 1. februar 2014 fået ansvaret for de nye regionale vækst- og udviklingsstrategier. Regionerne har store forventninger til, at disse kan være med til at styrke infrastrukturens rolle som en væsentlig forudsætning for den regionale erhvervsudvikling og for at binde landet tættere sammen.

De kortere rejsetider på tværs af landet, som udmøntningen af Togfonden DK realiserer, vil kunne øge arbejdskraftens mobilitet og mindske trængslen på vejene. Det vil forbedre forudsætningerne for vækst og udvikling i alle dele af landet.

Danske Regioner ser frem til at arbejde sammen med staten og øvrige aktører om at få mest muligt ud af investeringerne i infrastruktur – herunder at få samspillet mellem infrastruktur, erhvervsudvikling og beskæftigelses- og uddannelsespolitik til at spille så godt sammen som muligt. Det indebærer også, i årene frem mod realiseringen af de kortere rejsetider på hovedjernbanenettet at se på, hvordan tilgængeligheden til toget kan forbedres for passagerer, der bruger bus, cykel eller bil for at komme til toget.

Med venlig hilsen

Lotte Holten-Møller

Dampfærgevej 22
Postboks 2593
2100 København Ø

T 35 29 81 00
F 35 29 83 00
E regioner@regioner.dk

TRM Berit Gohr Kaptain

Fra: Benny Spangsborg <Benny.Spangsborg@dbschenker.com>
Sendt: 24. februar 2014 17:59
Til: Mail TRM
Cc: TRM Berit Gohr Kaptain
Emne: Høring udkast til lovforslag til moderne jernbane om ændring af lov om jernbane

DB Schenker Rail Scandinavia A/S har modtaget udkast til lovforslag om en moderne jernbane om ændringer af lov om jernbane i høring.

DB Schenker har følgende generelle bemærkninger til udkastet:

Gradienter på broer og Fly-over må ikke være hæmmende for kørsel med tunge godstog.

Timemodellen må ikke blive en hindring for afvikling af godstrafik.

Vi forventer at blive involveret, når projekterne skal detailprojekteres og når der til sin tid skal ske en planlægning af selve projektgennemførelsen for at sikre, at godstrafikken kan opretholdes under og efter etableringen af projekterne.

Med venlig hilsen/Best regards

Benny Spangsborg
Head of Safety & Technical Management

DB Schenker Rail Scandinavia A/S
Spotorno Allé 12
DK-2630 Taastrup

Office +45 88 30 0945 | Mobile +45 29 27 67 70 | Email: benny.spangsborg@dbschenker.com

Transportministeriet
Center for Kollektiv Trafik
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

DSB's bemærkninger til høring om udkast til lovforslag om en moderne jernbane om ændring af lov om jernbane i høring.

Transportministeriet har ved e-mail af 27. januar 2014 givet DSB mulighed for at indsende høringssvar vedførende lovforslag om en moderne jernbane om ændring af lov om jernbane i høring. DSB skal indledningsvist takke for den forlængede høringsfrist.

DSB har ikke bemærkninger til lovforslag om en moderne jernbane.

Vedrørende ændring af lov om jernbane har DSB følgende bemærkninger om byggelinjer:

Bestemmelsen vil, hvis den bruges, berøre DSB ved, at en lang række ejendomme med tiden får tinglyst byggelinjer og der formentlig i et vist omfang skal indhentes tilladelse, når DSB gennemfører bygge- og anlægsarbejder. Omfanget afhænger dog helt af, hvortedes bestemmelsen fortolkes.

I bemærkningerne til loven står, at "Byggelinjerne er dog ikke til hinder for, at der foretages almindelig istandsættelse og vedligeholdelse, herunder tidssvarende modernisering af eksisterende bygninger og anlæg. Byggelinjerne er heller ikke til hinder for salg af ejendommen eller optagelse af lån mod sikkerhed i ejendommen, fx kreditforeningslån eller boliglån i bank."

DSB vil dermed altid skulle forholde sig til, om et byggelinjepålæg er overholdt på samme vis som for ejendommens andre servitutter, aftaler m.v.

Med venlig hilsen

Marianne Clod Zauner
Direktionsassistent

Sekretariat & Jura

25. februar 2014

Telegade 2
2630 Taastrup

Mobil 24680947
macz@dsb.dk
www.dsb.dk

TRM Berit Gohr Kaptain

Fra: Jacob Hansen Wrisberg <jhwr@fredensborg.dk>
Sendt: 26. februar 2014 10:14
Til: Mail TRM
Cc: TRM Berit Gohr Kaptain; Christian Peter Ibsen
Emne: VS: Høring af lovforslag

Kære Berit Gohr Kaptain

Vedlagt høringsvar fra Fredensborg Kommune. Vedrørende Lovforslag om en modererne jernbane om ændring af lov om jernbane

Lovforslaget bemyndiger Trafikministeren til at undersøge og projektere en række anlægsprojekter primært for at realisere timemodellen. Herudover ændres lov om jernbane så trafikministeren kan pålægge byggelinjer samt benytte mulighed for fremrykket ekspropriation.

I lovforslagets anlægsprojekt nr. "6) Hastighedsopgraderinger på regionale jernbanestrækninger" indgår Østerport-Helsingør. I bemærkningerne anføres at rejsetiden derved forkortes med 6 minutter. Opgraderingen er tidssat til perioden 2020-2024.

Fredensborg Kommune støtter en forbedring af den vigtige strækning ikke kun med hensyn til rejsetid, men også andre væsentlige parametre som frekvens og rettidighed. Kommunen skal i den forbindelse gøre opmærksom på, at Trafikplan for den statslige jernbane 2012-2027 nævner muligheden for at indføre S-togsdrift på strækningen, hvilket kommunen ikke finder hensigtsmæssigt. Den nu planlagte hastighedsopgradering opfatter kommunen som en bevarelse af regionaltogskonceptet og dermed også bibeholdelse af direkte togforbindelse til lufthavnen i Kastrup.

Endelig skal det nævnes, at Lokalbanen mellem Hillerød og Helsingør benytter sig af Kystbanen mellem Snækkersten og Helsingør. Da Lokalbanen vil få væsentlig større betydning efter bygning af nyt sygehus syd for Hillerød, er det helt afgørende at såvel Kystbanetogene som Lokalbanetogene kan afvikles med høj regularitet og høj frekvens samtidig med planens hastighedsopgradering på Kystbanen.

Venlig hilsen
Jacob Wrisberg



Teamleder
trafik@fredensborg.dk | dir. tlf. 72 56 59 57

Center for Plan og Miljø / Team Trafik
Fredensborg Kommune
Egevangen 3B | 2980 Kokkedal
www.fredensborg.dk



TRM Berit Gohr Kaptain

Fra: Vagn Orla Pedersen <ORPE@frederikshavn.dk>
Sendt: 24. februar 2014 15:22
Til: Mail TRM
Cc: TRM Berit Gohr Kaptain
Emne: Høring af lovforslag om en moderne jernbane og ændring af lov om jernbane

Til Transportministeriet

Høringssvar vedr. "Lovforslag om en moderne jernbane og om ændring af lov om jernbane".

Frederikshavn Kommune lægger vægt på, at Vendsyssel ikke kobles af udviklingen, og at der i lighed med resten af landet gennemføres de nødvendige investeringer i landsdelen, der sikrer en tidssvarende og effektiv jernbanedrift.

Kommunen ønsker et system, som kan give størst mulig fordel af timemodellens realisering.

Der ønskes således et fuldt fleksibelt og fremtidssikret jernbanet med hastighedsopgradering på strækningen mellem Aalborg og Frederikshavn med etablering af et dobbelt spor. Der har i henhold til regionplanen fra 1993 været reserveret areal til et ekstra spor på strækningen. Som det er i dag, er det til stor gene for pendlerne med de mange krydsninger og manglende regularitet.

Der bør i forbindelse med de store investeringer i skinner også sættes fokus på opgradering af stationsområdet ved Frederikshavn station med bl.a. niveaufri af- og påstigning ved perronerne.

Elektrificering Aalborg – Frederikshavn prioriterer kommunen meget højt, idet det er en nødvendig udvikling for at opnå en miljømæssig og driftsøkonomisk tidssvarende togdrift.

Elektrificeringen skal på sigt også omfatte Skagensbanen for at sikre en homogen og effektiv udnyttelse af materiel. Herefter kan al regionaltrafik i Nordjylland køres med ensartet materiel.

I Frederikshavn Kommune er der to store havneudvidelser under forberedelse, henholdsvis i Skagen og Frederikshavn, hvilket vil kunne generere mere gods- og persontrafik på de pågældende strækninger.

Med venlig hilsen

Orla Pedersen
Myndighedskonsulent
Center for Teknik og Miljø
Direkte: 9845 5024
orpe@frederikshavn.dk



Frederikshavn Kommune
Rådhus Allé 100
9900 Frederikshavn

Telefon: 9845 5000
www.frederikshavn.dk

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: Ole Lange (ol@danskmobilkoekken.dk)
Titel: tog stop Gadbjerg
Sendt: 23-02-2014 21:15:44
Bilag: Statistik på spørgeskema vedr togstop.pdf, Billag til opgørelsen_rev2.pdf;

Til Transportministeriet
E-mail: trm@trm.dk

Gadbjerg, den 23. februar 2014

Høringssvar

Gadbjerg Lokalforsamling ønsker at fremsætte følgende i forbindelse med Transportministeriets "Udkast til lovforslag om moderne jernbane og ændring om lov af jernbane":

Lokalforsamlingen noterer sig, at der arbejdes på en opgradering af banelinjen Vejle-Herning/Struer og ønsker i den forbindelse at pege på muligheden for at genåbne Gadbjerg som stationsby.

I Vejle Kommunes Kommuneplan lægges op til, at Gadbjerg atter bør være standsningssted for tog. Lokalforsamlingen opfordrer til, at der tages højde for dette ønske i det videre arbejde med en opgradering af banestrækningen.

Lokalforsamlingen er af den opfattelse, at etablering af et standsningssted i Gadbjerg vil kunne give en pæn forhøjelse af passagertallet til banestrækningen.

Venlig hilsen

Ole Lange
Formand for Gadbjerg Lokalforsamling

Dansk Mobil Køkken ApS
Tjørneparken 7
7321 Gadbjerg
Kontor +4570233304
Mobil +4520683304
www.danskmobilkoekken.dk
ol@danskmobilkoekken.dk

Lager:
Dansk Mobil Køkken ApS
Industriparken 20
7321 Gadbjerg

Mød os på stand L 9250
Food Expo den 16-18 marts 2014

Statistik på de indsamlede skemaer

Antal udleverede skemaer	350 stk.	
Retur med behov	148 stk.	
Svar procent	42 %	
Retur uden defineret behov eller ren støtte	8 stk.	25 stk.
Retur med negativ holdning	1 stk.	
Svar procent inkl. "uden defineret behov"	45 %	49 %
Anslået personer per husstand med behov	3 stk.	
Antal personer med behov	444 stk.	344 stk.

	Voksne	Børn/Unge	Procent	Procent
Antal rejsende dagligt mod Give	31	47	18 %	23 %
Antal rejsende dagligt mod Vejle	61	53	26 %	33 %
Antal rejsende ugentligt mod Give	38	50	20 %	26 %
Antal rejsende ugentligt mod Vejle	92	79	39 %	50 %
Antal rejsende månedligt mod Give	10	7	4 %	5 %
Antal rejsende månedligt mod Vejle	82	26	24 %	31 %
Antal rejsende årligt mod Give	6	0	1 %	2 %
Antal rejsende årligt mod Vejle	70	5	17 %	22 %

	Vejle	Give	Total
Total antal rejsende dagligt	114	78	192 stk.
Total antal rejsende ugentligt	171	88	259 stk.
Total antal rejsende månedligt	108	17	125 stk.
Total antal rejsende årligt	75	6	81 stk.

Omregnet til et total årligt antal enkelt rejser (214 d, 46 u, 10 m) 108666 stk.

Billag til opgørelsen af spørgeskemaet "Behovsanalyse for togstop i Gadbjerg"

Vi har i perioden fra uge 28 til 29 udleveret et spørgeskema vedrørende "behovsanalyse for togstop i Gadbjerg" til beboerne i Gadbjerg og omegen, der er cirka udleveret 350 stk. i alt.

Udover at folk har kunnet aflevere de udfyldte skemaer til Spar købmanden i Gadbjerg, blev der også samlet ind i uge 31.

Det gav 156 besvarelser retur, og dermed en svarprocent på ca. 45 % hvoraf samtlige var positive. Med en gennemsnitlig husstand på tre personer giver det ca. 468 personer med et behov.

Spørgeskemaet er delt op i fire kategorier for at få anskuelig gjort den enkeltes behov bedst muligt. Optællingen viser antal rejser pr. dag, uge, måned og år, samt en retning. Retningen er enten Give eller Vejle. Det vil sige at en rejse til eksempelvis Århus eller København indgår i optællingen som en rejse mod Vejle.

De enkelte optællinger er holdt op i mod det samlede antal personer med et behov. Derved kan en person godt figurere som værende dagligt rejsende samtidig med at personen eksempelvis også foretager ugentlige rejser.

Med udgangspunkt i 214 arbejdsdage årligt, 46 uger og 10 måneder giver det et samlet antal rejsende til eller fra Gadbjerg på cirka 116000.

Hertil kommer rejsende i forbindelse med turisme, hotelophold/gæster på kroen, kursister på Center for kunstterapi mm. Desuden er rejsebehov i forbindelse med skolens og den integreredes institutions ekskursioner, svømmehalsbesøg mm. ikke indregnet.

Ved en anslået mindste pris for en enkelt billet på 10,- kr. vil dette give en årlig billet indtægt på mere en 1,1 million kr.

Med venlig hilsen
Toggruppen i Gadbjerg

Transportministeriet
trm@trm.dk

cc: bgk@trm.dk

Fællessekretariatet
Niels Espes Vej 8
8722 Hedensted
T: 79755000

Kim B. Rosenkilde
Dir: +4579755574
Mob: +4520348548
e-mail:
Klm.Rosenkilde
@Hedensted.dk
Sagsnr. 05.03.05-K04-1-14

7.2.2014

Høringssvar "Udkast til lovforslag om moderne jernbane og om ændring af lov om jernbane".

Hedensted kommune har med interesse læst "Udkast til lovforslag om en moderne jernbane og om ændring af lov om jernbane".

Generelt er kommunen ikke positiv for den del af projektet, som omfatter ny jernbanebro over Vejle Fjord og opfordrer til at finde en alternativ linieføring, som omtales sidst i dette høringssvar.

Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår det, at loven påtænkes udmøntet via etablering af nye fysiske anlæg og opgradering af eksisterende anlæg. For Hedensted Kommune vil etablering af en ny jernbane over Vejle Fjord, samt opgraderingen den eksisterende jernbanestrækning igennem kommunen have stor påvirkning af:

- den fredede natur syd for Daugård
- lodsejerne i samme område
- de byer på strækningen mellem Vejle og Horsens, som fremadrettet skal gennemkøres med en øget hastighed

Jernbanen går igennem Hedensted og Løsning. I begge byer ligger der beboelsejendomme under 50m fra jernbanen. Disse ejendomme må antages at blive påvirket yderligere af vibrations- og lydgener ved den øgede hastighed fra de nye Superlyn. Hedensted Kommune ønsker at drøfte med Transportministeren, hvordan denne påvirkning mindskes.

Den nye jernbanestrækning vil medføre ændringer i den eksisterende fredning i området ved fjorden. Gennemføres lovforslaget, må fredningen for store dele af området ved Vejle Fjord betragtes som ophævet.

Kommunen vil opfordre til at berørte lodsejere hurtigst muligt får en afklaring via en fremrykket ekspropriation.

Som alternativ peger vi på en linieføring, hvor jernbanen fra Horsens får et forløb langs motorvej E45 til DTC og herfra følge den nuværende bro over Vejle fjord og videre til Fredericia langs landevejen. Herved vil den nye bane forlægges uden

om byerne Hedensted, Løsning og Børkob/Brejning. Der skal da bygges kortere bro ved siden af nuværende bro.

Denne linieføring betyder mulighed for et stop ved DTC med forbindelse til Billund Lufthavn. Regionaltrafikken kan så fortsat benytte det eksisterende baneanlæg til pendler- og lokaltrafik.

Byrådet ser frem til en konstruktiv dialog projektet og linieføringen.

På vegne af Hedensted Byråd



Kirsten Terkilsen
Borgmester

Husk at du kan modtage breve fra Hedensted Kommune som digital post. Tilmeld dig den digitale postkasse på borger.dk under Post. Postkassen er let og gratis at bruge, du slipper af med dine ringbind og kan nemt kontakte os.

TRM Berit Gohr Kaptain

Fra: Edith Blyning <vtbeb@herning.dk>
Sendt: 25. februar 2014 14:51
Til: Mail TRM
Cc: TRM Berit Gohr Kaptain
Emne: svar, udkast til lovforslag til Lov om moderne jernbane og om ændring af lov om jernbane

Tak for høring vedrørende udkast til lovforslag om moderne jernbane og om ændring af lov om jernbane. Vi beklager det sene svar, som er grundet ferie.

Herning Kommune har ingen bemærkninger, men vil udtrykke tilfredshed med, at området er taget med i undersøgelse af følgende anlægsprojekter:

Øget banekapacitet mellem Herning og Holstebro
Ekstra spor ved Gødstrup Station,
Hastighedsopgradering Vejle - Struer

Samt elektrificering af Vejle - Struer strækningen.

Med venlig hilsen

Edith Blyning
Kollektiv trafik
Vej, Trafik og Byggemodning



Herning
Kommune

Teknik og Miljø
www.herning.dk

E-mail: vtbeb@herning.dk
Direkte tlf.: 96 28 83 26
Mobil: 20 71 27 42



Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Teknik og Miljøudvalget
Springvandspladsen 5
9800 Hjørring
Telefon 72 33 33 33
Fax 72 33 30 30
hjoemio@hjoemio.dk
www.hjoerring.dk

Hjørring den 14-02-2014

Sagenr.: 05.01.02-P00-1-13

**Høringssvar i forbindelse med udkast til
"Lovforslag om en moderne jernbane og om ændring af lov om jernbane"**

Hjørring Kommune ønsker en moderne, effektiv, miljørigtig og fleksibel togbetjening af landsdelen, både med hensyn til personbefordring og godstransport. Vi ønsker et system, som kan give landsdelen størst mulig fordel af timemodellens realisering, og et system som styrker sammenhængen til busstrafikken. Der lægges vægt på, at Vendsyssel ikke kobles af udviklingen, men at der på lige fod med resten af landet gennemføres de nødvendige investeringer i landsdelen, som fremadrettet kan sikre en tidssvarende og effektivt jernbanedrift.

Hjørring Kommune prioriterer elektrificering af jernbanenettet i Vendsyssel højt, og ser det som en nødvendig udvikling for at opnå en miljømæssig og driftsøkonomisk togdrift, som kan bidrage til et sammenhængende Danmark.

Da alle banestrækningerne i Vendsyssel er enkeltsporede er den nødvendige regularitet sårbar og begrænset. Derfor er det positivt, at der i udkastet til lovforslaget er afsat 110 mio. kr til udbygning af strækningen mellem Aalborg og Hjørring (og Hirtshals) via partielle dobbeltspor og/eller krydsningsstationer. Hjørring Kommunens holdning er dog fortsat, at et fuldt fleksibelt og fremtidssikret jernbanenet i Vendsyssel indebærer, at der etableres dobbeltspor på hele strækningen mellem Aalborg – Frederikshavn.

Hjørring Kommune ser meget positiv på, at ansvaret for indkøbet af regional togtrafik overdrages til Regionen Nordjylland, og ser frem til, at potentialet i denne konstruktion, kan udmøntes til gavn for borgerne og landsdelens udvikling i øvrigt.

Lokalt har Hjørring Kommune et stort ønske om, at fremme etableringen af et nyt ubemandet standsningssted i Hjørring Øst. Standsningsstedet vil få stor betydning for den kollektive trafikbetjening af uddannelsesinstitutioner og virksomheder, og generelt højne det kollektive trafiktilbud i Hjørring-området. Standsningsstedet anses som en nødvendig investering for at opnå det fulde potentiale af en regional togdrift, og er i forhold til den samfundsmæssige nytteværdi blandt de højest prioriterede



projekter i Trafikstyrelsens stationsstrukturanalyse fra 2008. Kommunen opfordrer derfor til, at finansieringen af det samlede anlæg incl. de infrastrukturforbedringer der er nødvendige for, at servicere brugerne af standsningsstedet, bliver medtaget som en del af lovforslagets anlægsarbejder.

Et ensidet perronanlæg i Hjørring Øst vurderes, at kunne etableres for 7 mio. kr. (inkl. 50 % tillæg til uforudset udgifter). Hertil kommer nødvendige infrastrukturforbedringer (cykelparkering, "kys og kø", pendlerparkering mv.), som samlet er estimeret til 5 mio. kr.

Hjørring Kommune opfordrer til, at der i forbindelse med de store investeringer i skinner, også sættes fokus på opgradering af stationsområderne. Ved Hjørring Station er det således utilfredsstillende, at passagerne fortsat skal krydse på tværs af sporene.

Efter spormoderniseringen i 2012 er der ryddet kraftigt op i sporanlægget på Hjørring Station. I forbindelse hermed er der etableret et nyt spor, som er forberedt for normal togdrift. Kommunen vil opfordre til, at der ses på muligheden for, at udnytte potentialet i dette nye "spor 3" ved etablering af nyt perronanlæg.

Kommunen arbejder aktivt for at realisere de landspolitiske og europæiske mål om, at flytte en større andel af godstransporten fra lastbiler til tog. Det er derfor glædeligt, at der i lovforslaget afsættes midler til realisering af en jernbanegodsterminal ved Hirtshals Havn. Af hensyn til Havnens udbygningsplaner, skal det sikres, at godsterminal kan igangsættes i indeværende år.

Hjørring Kommune ser frem til et frugtbart og konstruktivt samarbejde med alle involverede parter, herunder DSB og Banedanmark, om at skabe en moderne og fremtidssikret togdrift, til gavn for borgerne og erhvervslivet.

Med venlig hilsen

Udvalgsformand for
Hjørring Kommunes Teknik- og Miljøudvalg

Direktør for Teknik- og
Miljøområdet

Ole Ørnbo

Andreas Duus

TRM Berit Gohr Kaptain

Fra: Petrine Hede Andersen (Holstebro Kommune)
<Petrine.Hede.Andersen@holstebro.dk>
Sendt: 26. februar 2014 13:47
Til: TRM Berit Gohr Kaptain
Emne: høring lovforslag om Lov om en moderne jernbane og om ændring af lov om jernbane

Hej Berit

Efter aftale får du hermed høringssvaret fra Holstebro Kommune.

Holstebro Kommune har ingen bemærkninger til lovforslaget, dog således

- At Holstebro Kommune i forbindelse med de anførte anlægsprojekter anmoder om, at Transportministeren i forbindelse med punkt 8 "Øget banekapacitet mellem Herning-Holstebro" ligeledes ser på muligheden for genåbning af Tvis Station. Således, at der med en kapacitet på 3 tog i timen åbnes for, at et af togene kan være et regionaltog som har flere stop, f.eks. i Tvis.

Samtidig hilser Holstebro Kommune velkommen, at en kapacitets udvidelse åbner mulighed for direkte tog mellem Holstebro og Aarhus, samt kortere rejsetider på strækning Holstebro-Aarhus og Holstebro-Vejle- København

Venlig hilsen
Petrine Hede Andersen
Ingeniør



Holstebro Kommune
Teknik og Miljø | Trafik og park
Tlf: 9611 7682 | Mobil: 5118 2830

Mail med personoplysninger: [Brug Digital Post](#)
www.holstebro.dk | www.facebook.com/HolstebroKommune

Holstebro

Kåret af DIF til Årets Idrætskommune



TRM Berit Gohr Kaptain

Fra: Niels Christian Mikkelsen <ncm@horsens.dk>
Sendt: 21. februar 2014 14:43
Til: TRM Berit Gohr Kaptain
Cc: Ole Helboe Nielsen
Emne: VS: Høring lovforslag om en moderne jernbane og ændring af lov om jernbane

Til Transportministeriet

Hermed høringssvar fra Horsens Kommune. Høringen er alene behandlet administrativt.

Horsens Kommune hilser forslaget om den planlagte opgradering af banen velkommen, herunder den nye bane mellem Hovedgård og Hasselager.

Den nye bane byder dog på en række udfordringer i Horsens Kommune, idet den skitserede linjeføring nord for Hovedgård vil forløbe tæt på landsbyerne Grumstrup, Assendrup og muligvis også Vedslet samt tæt på Vedslet Kirke. Endvidere er linjeføringen mere eller mindre sammenfaldende med landevejen Horsens – Hovedgård – Aarhus. Den skitserede bane krydser endvidere en række kommuneveje og private fællesveje.

Øst for Hovedgård går den skitserede bane gennem et større skovområde.

Der skal desuden gøres opmærksom på, at linjeføringen tilsyneladende gennemløber beskyttet natur, levesteder for bilag IV arter, områder udlagt til ny natur m.m., som der ved detailplanlægningen skal tages hensyn til i videst muligt omfang.

I forslaget om opgradering af eksisterende bane indgår udretning af 9 kurver mellem Horsens Nord og Hovedgård. Endvidere udretning af 2 kurver mellem Daugård og Horsens – det fremgår ikke hvor disse ligger.

Da forslaget kan få omfattende konsekvenser for vejbetjeningen i den nordøstlige del af Horsens Kommune, herunder en overordnet vejforbindelse, de fremtidige udviklingsmuligheder i 3 landsbyer, en kirke samt forventede indgreb i et skovområde ønsker Horsens Kommune snarest inddraget i det videre arbejde med en nærmere fastlæggelse af linjeføringen.

Med venlig hilsen

Niels Christian Mikkelsen

Fra: TRM Berit Gohr Kaptain [mailto:BGK@TRM.dk]

Sendt: 27. januar 2014 12:35

Til: =?iso-8859-1?Q?'mail@; 'mail@helsingor.dk' ; =?iso-8859-1?Q?'kommunen@; 'hjoerring@hjoerring.dk' ; HK Trafik og jernbane ; =?iso-8859-1?Q?'post@; 'kommunen@holstebro.dk' ; E-mail horsens.kommune@horsens.dk; 'kommunen@horsholm.dk' ; Håndværksrådet; 'Info@Jernbanenaevnet.dk' ; 'post@ikast-brande.dk' ; 'kalundborg@kalundborg.dk' ; Kommunernes Landsforening; 'TMF@tmf.kk.dk' ; =?iso-8859-1?Q?'raadhus@; Landdistrikternes Fællesråd; 'dalo@da.dk'; 'post@lejre.dk'; 'lyngby@ltk.dk'; 'raadhus@mariagerfjord.dk'; Metroselskabet I/S; 'middelfart@middelfart.dk'; NOAH Trafik; 'post@nordfyndkommune.dk'; 'naestved@naestved.dk'; 'odder.kommune@odder.dk'; 'odense@odense.dk'; 'randers.kommune@randers.dk'; 'raadhus@rebid.dk'; 'post@rksk.dk'; 'kommunen@roskilde.dk'; 'rudersdal@rudersdal.dk'; 'kommunen@silkeborg.dk'; 'skanderborg.kommune@skanderborg.dk'; 'sk@skivekommune.dk'; 'struer@struer.dk'; 'post@sonderborg.dk'; 'info@rigsrevisionen.dk'; 'kjeld.a.larsen@lrc-mail.dk'; 'thistedkommune@thisted.dk'; Trafikforbundet; Trafikselskaberne i Danmark; 'toender@toender.dk'; 'vardekommune@varde.dk'; 'post@vejle.dk'; 'viborg@viborg.dk'; 'post@aabenraa.dk'; 'aalborg@aalborg.dk'; 'post@aarhus.dk'

Emne: Høring lovforslag om en moderne jernbane og ændring af lov om jernbane

Kære alle

Se vedlagte høring.

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Cc: TRM Berit Gohr Kaptain (BGK@TRM.dk)
Fra: se@okf.kk.dk (se@okf.kk.dk)
Titel: Københavns Kommunes endelige høringssvar til udkast til lovforslag om en moderne jernbane og om ændring af lov om jernbane
Sendt: 17-03-2014 13:46:12
Bilag: Indstilling om høringssvar på udkast til lov om en moderne jernbane og om ændring af lov om jernbane (PDF).pdf; Høringssvar på udkast til lovforslag om en moderne jernbane og om ændring af lov om jernbane.pdf; Ekstrakt af protokol fra Borgerrepræsentationens møde d 13 marts 2014.pdf;

Til Transportministeriet

Hermed fremsendes Københavns Kommunes endelige høringssvar til udkast til lovforslag om en moderne jernbane og om ændring af lov om jernbane.
Borgerrepræsentationen tiltrådte i mødet den 13. marts 2014 det tidligere fremsendte, foreløbige høringssvar (vedlagt) med en tilføjelse om at:

"Københavns Kommune foreslår, at bygherre og miljømyndigheder betragter de nære naboer til byggeriet som part i byggesagen og, at repræsentanter fra disse inddrages, så der tages hensyn til de nære beboere."

Indstillingen og en ekstrakt af protokollen fra Borgerrepræsentationens møde den 13. marts 2014 vedlægges til orientering

Venlig hilsen fra

Søren Elle

Chefkonsulent
Københavns Kommune

Rådhuset
Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling
3. sal, Værelse 16
DK - 1599 København V

Tlf.: + 45 51 37 31 38
E-mail: se@okf.kk.dk



KØBENHAVNS KOMMUNE
Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling

INDSTILLING

19-02-2014

Sagsnr.
2014-0027308

Dokumentnr.
2014-0027308-3

Sagsbehandler
Søren Elle

Indstilling om høringssvar på udkast til lov om en moderne jernbane og om ændring af lov om jernbane

Transportministeriet har anmodet om Københavns Kommunes eventuelle bemærkninger til udkast til lovforslag om en moderne jernbane og om ændring af lov om jernbane. På grund af den korte tidsfrist har Økonomiforvaltningen den 24. februar 2014 fremsendt forvaltningens kommentarer med forbehold for Borgerrepræsentationens eventuelle bemærkninger hertil.

INDSTILLING OG BESLUTNING

Økonomiforvaltningen indstiller, at Økonomiudvalget over for Borgerrepræsentationen anbefaler

- At det foreløbige høringssvar godkendes og tilsendes Transportministeriet sammen med en udskift af protokollen for Borgerrepræsentationens behandling af sagen

PROBLEMSTILLING

Lovforslaget bemyndiger transportministeren til at undersøge, projektere og miljøvurdere de anlægsprojekter, der indgår i Aftalen om en moderne jernbane – udmøntningen af Togfonden DK. Desuden foreslås nye bestemmelser i jernbaneloven, som giver ministeren generelle hjemler i forbindelse med baneanlæg.

I høringssvaret er anført bemærkninger til 3 emner, der særligt berører Københavns Kommune:

- Niveaufri skæring ved Ny Ellebjerg Station
- Ny Ellebjerg som nyt knudepunkt for hele hovedstadsområdet
- Byggelinjer og fremrykket ekspropriation

LØSNING

Københavns Kommune tillægger den nye bane mellem København og Ringsted og det kommende knudepunkt i Ny Ellebjerg stor betydning, og har derfor følgende bemærkninger:

Niveaufri skæring ved Ny Ellebjerg Station

København – Ringsted banen er under anlæg, og forventes åbnet for trafik i 2018. Københavns Kommune tilkendegav i 2008 i høringssvaret til Trafikstyrelsen om dette projekt, at der bør etableres niveaufri skæringer med den eksisterende bane vest for Ny Ellebjerg Station, og at disse af hensyn til de omkringliggende boliger og byudviklingsområder bør etableres som underføringer (fly-under).

I det foreliggende lovudkast anvises en løsning, hvor den eksisterende Øresundsbane føres over indføringen af København – Ringsted banen på en op til 8 m høj fly-over.

Center for Byudvikling

Rådhuset, 3. sal, 11
1599 København V

Telefon
5137 3138

E-mail
se@okf.kk.dk

EAN nummer
5798009800176

www.kk.dk

Det understreges i Københavns Kommunes høringssvar til lovforslaget, at der i det videre arbejde med projektering af fly-over løsningen bør tages vidtgående hensyn til de tilgrænsende byområder. Det gælder både med hensyn til afskærmning af støjen fra den højtliggende, tæt trafikerede jernbane og til den visuelle indpasning i området. Det tilkendegives i høringssvaret, at Københavns Kommune meget gerne deltager konstruktivt i den videre dialog om projektets udformning.

Ny Ellebjerg som nyt knudepunkt for hele hovedstadsområdet

Af lovforslaget og af de strategiske analyser, som Transportministeriet har gennemført frem til ultimo 2013, fremgår det klart, at Ny Ellebjerg vil kunne blive et vigtigt, nyt trafikknudepunkt for hele hovedstadsområdet, med skiftemuligheder mellem København – Ringsted banen, Øresundsbanen, S-togsringen og S-banen til Køge. Dertil kommer eventuelt en endestation for Sydhavnsmetro enten på terræn syd for S-banen eller under terræn nord for S-banen ved Ny Ellebjerg.

Det bør være en forudsætning, at der skabes gode adgangsforhold til perronerne ved de to jernbaner (til København og til Kastrup) fra byområderne på begge sider af banerne. Det er Københavns Kommunes opfattelse, at det er af stor betydning for knudepunktets succes, at disse adgangsveje er overskuelige, anvendelige for alle og designet ud fra bl.a. kriminalpræventive hensyn.

Det indebærer bl.a. at gangtunnelerne til de to jernbaner skal udformes så brede, åbne og lyse som muligt, uden knæk og trapper, således at de kan benyttes af rejsende med cykler, barnevogne mv. Københavns Kommune deltager meget gerne konstruktivt i den videre dialog om projektets udformning.

Byggelinjer og fremrykket ekspropriation

Det foreslås i lovudkastet at bemyndige transportministeren til at pålægge byggelinjer, når det er nødvendigt for at sikre gennemførelsen af nye baneanlæg - eller ændringer af bestående baneanlæg. Transportministeren foreslås desuden bemyndiget til i særlige tilfælde at ekspropriere ejendomme før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer, såfremt ejendommene ikke kan afhændes på normale vilkår. Anlægsmyndigheden afholder alle omkostninger hertil.

I kommunens høringssvar anføres, at det vurderes som positivt, at der i forbindelse med den foreslåede ændring af Lov om Jernbaner indføres disse bestemmelser om byggelinjer og fremrykket ekspropriation. De nye bestemmelser indebærer, at der bliver parallelitet til de tilsvarende regler i lov om offentlige veje. Det er Københavns Kommunes forventning, at de nye bestemmelser vil sikre projekternes realisering bedre og give en mere smidig håndtering af berørte grundejere.

Drøftelser med Teknik- og Miljøforvaltningen og Valby lokaludvalg
Økonomiforvaltningen har drøftet udkastet til lovforslag med Teknik- og Miljøforvaltningen, der også har deltaget i udarbejdelsen af høringssvaret.

Lokaludvalget har modtaget høringsmaterialet og drøftet det med Økonomiforvaltningen. Lokaludvalget sender deres eget høringssvar direkte til Transportministeriet.

ØKONOMI

Høringssvaret har ingen økonomiske konsekvenser

VIDERE PROCES

Der er afsendt et foreløbigt, administrativt høringssvar til Transportministeriet inden for høringsfristen, den 24. februar 2014, med forbehold for Økonomiudvalgets og Borgerrepræsentationens godkendelse.

Indstillingen behandles af Økonomiudvalget i mødet den 4. marts 2014 og af Borgerrepræsentationen i mødet den 13. marts 2014. Derpå kan det endelige høringssvar tilsendes Transportministeriet sammen med en udskift af protokollen for Borgerrepræsentationens behandling af sagen.

BILAG

Bilag 1: Foreløbigt høringssvar af 24. februar 2014

Bilag 2: Høringsbrev fra Transportministeriet af 27. januar 2014

Bilag 3: Udkast til Forslag til Lov om en moderne jernbane og om ændring af lov om jernbane, 25. januar 2014.



KØBENHAVNS KOMMUNE
Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 KØBENHAVN K

24-02-2014

Sagsnr.
2014-0027308

Dokumentnr.
2014-0027308-2

Foreløbigt høringssvar på udkast til lovforslag om en moderne jernbane og om ændring af lov om jernbane

Københavns Kommune har den 27. januar 2014 modtaget Transportministeriets høring af udkast til lovforslag om en moderne jernbane og om ændring af lov om jernbane, med anmodning om, at eventuelle bemærkninger tilsendes Transportministeriet senest den 24. februar 2014.

På grund af den korte tidsfrist sendes forvaltningens foreløbige høringssvar til Transportministeriet med forbehold for Økonomiudvalgets og Borgerrepræsentationens eventuelle bemærkninger hertil.

Lovforslaget omhandler de anlægsprojekter, der indgår i Aftalen om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK. Det bemyndiger transportministeren til at undersøge, projektere og miljøvurdere projekterne. Desuden foreslås nye bestemmelser, som giver ministeren generelle hjemler i forbindelse med baneanlæg.

3 af de emner, som lovforslaget omhandler, har særlig interesse for Københavns Kommune:

- Niveaufri skæring ved Ny Ellebjerg Station
- Ny Ellebjerg som nyt knudepunkt for hele hovedstadsområdet
- Byggelinjer og fremrykket ekspropriation

Niveaufri skæring ved Ny Ellebjerg Station

Den nye bane mellem Ringsted og København Fletter ind i den eksisterende bane fra Roskilde vest for Ny Ellebjerg Station. For at undgå forsinkelser for både tog på Øresundsbanen mellem Kastrup og Roskilde og på den nye København – Ringsted bane foreslås der etableret en niveaufri skæring (en fly-over) på Øresundsbanen. Det indebærer, at Øresundsbanen på en ca. 1 km lang strækning vest for Gammel Køge Landevej hæves med op til 8 m over det nuværende niveau.

Banedanmark vurderer, at denne fly-over vil have stor trafikal værdi, og skønner, at den vil kunne anlægges for ca. 350 mio. kr.

Københavns Kommune tillægger den nye bane mellem København og Ringsted stor betydning, og kommunen kan tilslutte sig, at der bør anlægges en niveaufri skæring vest for ny Ellebjerg. Af hensyn til

Center for Byudvikling

Rådhuset, 3. sal, 11
1599 København V

Telefon
5137 3138

E-mail
se@okf.kk.dk

EAN nummer
5798009800176

miljøet i området, der er under udbygning, ville Københavns Kommune dog foretrække en tunnelløsning frem den nu foreslåede fly-over løsning med dæmning og bro.

Københavns Kommune vil understrege vigtigheden af, at der i det videre arbejde med projektering af fly-over løsningen tages vidtgående hensyn til eksisterende støjfølsomme funktioner og til byudviklingen i området. Det gælder både med hensyn til afskærmning af støjen fra den højtliggende, tæt trafikerede jernbane og til den visuelle indpasning i området.

Jernbanetrafikken på den planlagte, højtliggende fly-over vil skabe en del støjforurening. Københavns Kommune ønsker, at der i det videre arbejde tages hensyn både til den planlagte bebyggelse på Grøntorvsområdet syd for banen, og til de eksisterende støjfølsomme anvendelser langs Høffdingsvej nord for banen. Københavns Kommune deltager meget gerne konstruktivt i den videre dialog om projektets udformning.

Projektet bør indeholde afværgeforanstaltninger i form af støjskærme på begge sider af sporene, så støjbelastningen i de nærliggende bebyggelser kan holdes under den vejledende grænseværdi på 64 dB. Skærmene skal om nødvendigt udformes støjabsorberende ind mod sporene. Vælges det at etablere lukkede støjskærme (som en højtliggende tunnel), er der risiko for generende støj fra tunnelmundingen. Dette fænomen undgås ved at montere lyddæmpende materiale inde i tunnelen.

Den kommende fly-over vil blive et markant element i Grønttorvsområdet, og ved projekteringen heraf bør der tages hensyn til den visuelle indpasning i forhold både eksisterende og fremtidige bebyggelser.

Lokalplanen for området kan ses på følgende link:

http://soap.plansystem.dk/pdfarchive/20_1375654_APPROVED_1325595537641.pdf

Det er vigtigt for området som helhed, at anlæg såvel som restarealer også funktionelt og udformningsmæssigt indgår og udnyttes som en del af byudviklingsområdet. Restarealerne kan anlægges som grønt område. Til en del af området er der tilknyttet en byggeret på 130 % af grundarealet. Der kan dog ikke bygges i området, men byggeretten kan evt. udnyttes på naboområdet.

I forbindelse med anlægget bør der sikres den i lokalplanen anviste stipassage under vejbroen ved Gl. Køge Landevej, syd for banen samt den i lokalplanen anviste cykel- og gangbro over banen mellem Grøntorvsområdet og FL. Smith området. Udformningen af jernbanebroen ved Vigerslev Allé bør tage kriminalpræventive hensyn og sikres en smuk og indbydende design / arkitektur

Ny Ellebjerg som nyt knudepunkt for hele hovedstadsområdet

Det fremgår af Transportministeriets rapport om sammenhængende kollektivt net i hovedstadsområdet "Ny Ellebjerg og Glostrup som trafikale knudepunkter", at Ny Ellebjerg vil kunne blive et vigtigt, nyt trafikknudepunkt for hele hovedstadsområdet.

Det fremgår således, at etablering af et nyt togsystem mellem Roskilde og Kastrup med stop i Ny Ellebjerg vil være et meget attraktivt projekt set i forhold til mulighederne for at få flere passagerer, kortere rejsetider og et mere robust kollektivt trafiknet.

Der er i det aktuelle udkast til lovforslag om en moderne jernbane afsat 162 mio. kr. til etablering af de nødvendige perroner, trapper, elevatorer og overdækning mv. på Ny Ellebjerg Station.

Af rapporten om "Ny Ellebjerg og Glostrup som trafikale knudepunkter" fremgår det også, at en metroafgrening fra Cityringen (Sydhavnsmetro) til Ny Ellebjerg vil tiltrække mange passagerer. Der er i rapporten vist mulige udformninger af to varianter af et fremtidigt knudepunkt med skiftemulighed mellem København – Ringsted, Øresundsbanen, S-togsringen, S-banen til Køge og en endestation for Sydhavnsmetro enten på terræn syd for S-banen eller under terræn nord for S-banen.

I begge varianter forudsættes det, at der skabes gode adgangsforhold til perronerne ved de to jernbaner (til København og til Kastrup) fra byområderne på begge sider af banerne. Det er Københavns Kommunes opfattelse, at det er af stor betydning for knudepunktets succes, at disse adgangsveje er overskuelige, anvendelige for alle og designet ud fra bl.a. kriminalpræventive hensyn.

Det indebærer bl.a. at gangtunnelerne til de to jernbaner skal udformes så brede, åbne og lyse som muligt, uden knæk og trapper, således at de kan benyttes af rejsende med cykler, barnevogne mv. Københavns Kommune deltager meget gerne konstruktivt i den videre dialog om projektets udformning.

Byggelinjer og fremrykket ekspropriation

Det foreslås i lovudkastet, at der i jernbaneloven indsættes et nyt kapitel 9 b: Anlæg af baner, Byggelinjer mv. De nye bestemmelser bemyndiger transportministeren til at pålægge byggelinjer, når det er nødvendigt for at sikre gennemførelsen af nye baneanlæg eller ændringer af bestående baneanlæg.

Transportministeren bemyndiges i lovforslaget også til i særlige tilfælde at ekspropriere ejendomme, der berøres særligt indgribende, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer, såfremt ejendommene

ikke kan afhændes på normale vilkår. Anlægsmyndigheden afholder alle omkostninger hertil.

Københavns Kommune finder det positivt, at der i forbindelse med den foreslåede ændring af Lov om Jernbaner foreslås indføjet disse bestemmelser om byggelinjer og fremrykket ekspropriation. De nye bestemmelser indebærer, at der bliver parallelitet til de tilsvarende regler i lov om offentlige veje. Det er Københavns Kommunes forventning, at de nye bestemmelser vil sikre projekternes realisering bedre og give en mere smidig håndtering af berørte grundejere.

Med venlig hilsen

Anne Skovbro



KØBENHAVNS KOMMUNE
Økonomiforvaltningen
Borgerrepræsentationens Sekretariat

NOTAT

Ekstrakt af protokol fra Borgerrepræsentationens møde den 13. marts 2014

"Høringssvar på udkast til lov om en moderne jernbane og om ændring af lov om jernbane

Borgerrepræsentationens beslutning i mødet den 13. marts 2014

Socialdemokraterne, Enhedslisten og SF stillede følgende ændringsforslag som tilføjelse til Københavns Kommunes høringssvar til Transportministeriet:

"at Københavns Kommune foreslår, at bygherre og miljømyndigheder betragter de nære naboer til byggeriet som part i byggesagen og, at repræsentanter fra disse inddrages, så der tages hensyn til de nære beboere."

Ændringsforslaget blev vedtaget uden afstemning.

Den således ændrede indstilling blev herefter godkendt uden afstemning."

17-03-2014

Sagsnr.
2013-0221495

Dokumentnr.
2013-0221495-19

Sagsbehandler
Mette Vendelbo Horvath

**Borgerrepræsentationens
Sekretariat**

Københavns Rådhus,
Rådhuspladsen 1
1599 København V

E-mail
C01Z@okf.kk.dk

EAN nummer
5798009800275



Middelfart
KOMMUNE

Trafik- og Vejafdelingen
Middelfart Kommune
Østergade 21
5580 Nørre Aaby
www.middelfart.dk

Telefon +45 8888 5500
Direkte +45 8888 4803
cvr: 29189684

Tina.Karstensen@middelfart.dk

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K
trm@trm.dk og bgk@trm.dk

Dato: 14. februar 2014
Sagsnr.: 2014-000961-3

Høringssvar på "Forslag til Lov om moderne jernbane og om ændring af lov om jernbane" – j.nr. 2013-7974

Middelfart Kommune har i brev af 27. januar 2014 modtaget høring af udkast til lovforslag om en moderne jernbane og ændring af lov om jernbane.

I forslaget fremgår det, at der er planlagt anlæggelse af ny højhastighedsbane over Vestfyn. Et tiltag som Middelfart Kommune er meget glade for, da strækningen længe har været udfordret på kapaciteten til de tog der kører på strækningen.

Hovedforslaget til placering af ny højhastighedsbane over Vestfyn er planlagt til at løbe på den sydlige side af motorvejen.

Med denne placering kan Middelfart Kommune se visse udfordringer omkring passage af industriområdet ved Ejby, som ligger op ad den sydlige side af den Vestfynske motorvej. Middelfart Kommune skal derfor opfordre til en konstruktiv dialog omkring denne problemstilling og selve linjeføringen, så der opnås en optimal løsning for alle parter.

Af udkastet kan det ligeledes læses, at med anlæggelse af den nye højhastighedsbane, skal den eksisterende jernbane over Vestfyn benyttes af regionaltog og godstog. Med baggrund i, at Femern-forbindelse vil være med til at aflaste godstrafikken over Fyn, vil det samtidig give mulighed for en udbygning af regionaltogstrafikken mellem Odense og Fredericia. Middelfart Kommune skal derfor opfordre til, at man bibeholder de eksisterende stationer på den Vestfynske jernbane og derved styrker den kollektive trafik i området, i samarbejde med kommunen.

Middelfart Kommune forventer desuden, at den nuværende betjening med intercitytog af stationen i Middelfart fastholdes efter anlæggelse af højhastighedsbanen.

Venlig hilsen


Steen Dahlstrøm
Borgmester


Steen Vinderslev
Kommunaldirektør



Transportministeriet
Departementet
Att. Berit Gohr Kaptain
Frederiksholms kanal 27 F
1220 København K

Randers Kommune
Laksetorvet
DK-8900 Randers

Telefon +45 8915 1515

www.randers.dk

24-02-2014

Vedrørende udkast til lovforslag om en moderne jernbane og om ændring af lov om jernbane

Randers Kommune har modtaget ovennævnte lovforslag til høring og vil hermed fremføre at lovforslaget og de muligheder der ligger i forlængelse af lovforslaget, overordnet forekommer særdeles positive.

Randers Kommune ser ud over sin rolle som et væsentligt trafikpunkt i fremtidens jernbaneinfrastruktur, også perspektiver i de investeringer, der ligger i medfør af lovforslagets indhold. Den massive investering i nye tog, der skal ske som følge af infrastrukturens opgradering, vil med fordel kunne baseres på tog, der teknologisk kombinerer diesel og elektromotorer. Der er mange fordele ved dette, først og fremmest er det energieffektivt og fleksibelt at basere fremtidens tog på en delvis elektrificering. Men det er ikke bare en effektiv løsning i forhold til driften - det er også en bæredygtig løsning, der bidrager positivt i CO2 regnskabet.

Der er i lovforslaget ikke redegjort for initiativer eller tiltag, der sikrer, at den eksisterende kompetenceklynge, som netop findes indenfor togproduktion i Danmark, tilgodeses med togplanen. Tog medproduceret i Danmark af en eksisterende kompetenceklynge vil både have et stort eksportpotentiale og en positiv effekt på beskæftigelsen og fastholdelsen af produktionsarbejdspladser i Danmark. Randers Kommune ser en samfundsøkonomisk gevinst i at understøtte og udvikle en eksisterende kompetenceklynge, og dermed fastholde kompetencer og togproduktion i Danmark. Randers kommune skal således bemærke til lovforslaget, at det kan anbefales, at der indarbejdes initiativer og konkrete målsætninger, der kan sikre dansk samproduktion af det materiel, som staten skal investere i.

Randers Kommune ser frem til den kommende modernisering af den danske jernbaneinfrastruktur og de mulige afledte positive effekter på beskæftigelse og miljø ved investeringer i togmateriel.

Med venlig hilsen


Claus Omann Jensen
Borgmester


Hans Nikolaisen
Kommunaldirektør

Til
Transportministeriet

Høringsvar til udkast til lovforslag om en moderne jernbane og om ændring af lov om jernbane

Transportministeriet har den 27. januar 2014 sendt udkast til forslag til lov om en moderne jernbane og om ændring af lov om jernbane i høring. Fra Region Midtjylland har vi følgende kommentarer til lovforslaget.

Først vil vi dog gerne slå fast, at den indgåede aftale om Togfonden DK vil betyde et stort løft for den kollektive trafik i Danmark og reelt gøre toget konkurrencedygtigt med bilen på hovedstrækningerne.

Hovedfokus på investeringerne er naturligt nok på elektrificering og på Timemodellen, men vi ser gerne øget fokus på opgradering af de regionale jernbaner, herunder en ny bane mellem Aarhus og Silkeborg.

Vi finder, at det er afgørende for Timemodellens succes og for regionens sammenhæng, at der sikres hurtige opkoblingsmuligheder fra resten af regionen, bl.a. via effektive terminaler. Vi finder de foreslåede opgraderinger af de regionale strækninger utilstrækkelige til for alvor at gøre toget attraktivt. Ud over de tiltag, som følger af Signalprogrammets gennemførelse, og som vil kunne tillade en hastighed på op til 160 km/t på visse strækninger, vil vi foreslå, at der på udvalgte steder etableres længere krydsningsspor, så togene kan køre ind samtidig og altså ikke holde og vente på hinanden. Ligeledes vil kurveudretninger kunne være med til at nedsætte rejsetiden. Vi skal her specifikt pege på, at man ved at bygge en to kilometer lang shunt syd om Langå kombineret med andre opgraderinger vil kunne opnå en rejsetid på kun 45 minutter mellem Aarhus og Viborg for REX-tog mod 67 minutter for det hurtigste tog i dag.

En ny direkte jernbane mellem Aarhus og Silkeborg er afgørende for at koble Midt- og Vestjylland op på timemodellen og for at sammenkoble nogle af de vigtigste vækstområder i Region Midtjylland, især hvis man opgraderer og elektrificerer banen videre mod Herning. Vi

midt
regionmidtjylland

Dato 24.02.2014

Sagsbehandler:

Hanne-Marie Sieg Sørensen

Tel. +45 7841 1816

Hanne-Marie.Soerensen@ru.rm.dk

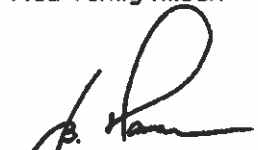
Sagsnr. 1-30-75-4-13

Side 1/2

er glade for, at en forundersøgelse af strækningen Aarhus-Silkeborg indgår i aftalen om Togfonden DK. Vi skal imidlertid foreslå, at denne strækning fremrykkes og således kommer til at indgå i lovforslaget.

Vi indgår gerne i en yderligere dialog om de enkelte banestrækninger og mulighederne for at opgradere disse.

Med venlig hilsen



Bert Hansen
Regionsrådsformand

midt
regionmidtjylland

Side 2/2



Transportministeriets departement
Att: Berit Gohr Kaptain

St. Kongensgade 45
1264 København K

Tlf. 33 92 84 00
Fax 33 11 04 15

r@rigsrevisionen.dk
www.rigsrevisionen.dk

Høring over lovforslag om en moderne jernbane og ændring af lov om jernbane

21. februar 2014

Departementet har med brev af 27. januar 2014 sendt ovennævnte lovforslag med svarfrist den 24. februar 2014 i høring.

Kontor: 6. kt.

J.nr.: 2014-8000-41

Rigsrevisionen har gennemgået udkastet alene med fokus på bestemmelser vedrørende statslig revisions- og/eller regnskabsforhold.

Lovforslaget giver en generel bemyndigelse til Transportministeren til at pålægge byggelinjer, når det er nødvendigt for at sikre gennemførelsen af nye baneanlæg eller ændringer af bestående baneanlæg. Byggelinjerne er afgørende for borgernes adgang til, at ministeren kan overtage arealer mod erstatning. Hjemlen har tidligere været beskrevet i projekteringslove. Med den generelle bemyndigelse skal der således ikke længere foreligge en projekteringslov, før staten kan overtage arealer. Det er Rigsrevisionens vurdering, at det ikke tydeligt fremgår af lovforslaget, hvornår i et projektorløb, der kan pålægges byggelinjer og dermed afholdes udgifter til overtagelse af arealer.

Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår det, at Transportministeren kan benytte bestemmelserne, når der er truffet beslutning om et nyt baneanlæg eller ændringer af et bestående baneanlæg, fx i form af en projekteringslov, eller at der på anden vis er truffet beslutning om en projekteringsaktivitet, fx via en politisk aftale. Selv om der er givet transportministeren bemyndigelse til at projektere et givent anlægsprojekt, vil bestemmelserne først kunne benyttes, når der er udarbejdet et konkret anlægsprojekt.

Rigsrevisionen skal foreslå, at departementet overvejer at tilføje lignende formuleringer i selve loven med henblik på at præcisere, hvad der skal være opfyldt, før der kan pålægges byggelinjer og overtages arealer.

Med venlig hilsen

Marie Lindeløv
Specialkonsulent

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

19. marts 2014

Udkast til lovforslag om en moderne jernbane og om ændring af lov om jernbane til høring

Transportministeriets j. nr. 2013-4974.

I fortsættelse af Silkeborg Kommunes brev af 24. februar 2014 kan jeg oplyse, at Silkeborg Kommunes Vej- og Trafikudvalg den 10. marts 2014 tilsluttede sig det af Silkeborg Kommune fremsendte høringssvar af 24. februar 2014.

Venlig hilsen



Carsten Møller (11195)
Ingeniør

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

24. februar 2014

Udkast til lovforslag om en moderne jernbane og om ændring af lov om jernbane til høring

Transportministeriets j. nr. 2013-4974.

Silkeborg Kommune kan tilslutte sig det tilsendte udkast til lovforslag om en moderne jernbane og om ændring af lov om jernbane med følgende bemærkninger.

I lovens § 1 foreslås indarbejdet et stk. 2 med teksten:

"Transportministeren bemyndiges til at udføre en forundersøgelse af en ny bane Aarhus-Galten-Silkeborg. Senest i 2024 tages beslutning om projektet, herunder igangsættelse af en evt. VVM-undersøgelse, jf. bilag 1 til loven."

Dette høringssvar er afgivet med forbehold af Vej- og Trafikudvalgets tilslutning på møde den 10. marts 2014.

I øvrigt henvises til RegionMidtjyllands brev til transportminister Pia Olsen Dyhr af 17. december 2013, hvori RegionMidtjylland anbefaler:

"Vi skal derfor konkret foreslå, at der i forhandlingerne om Togfonden DK afsættes midler til en ny to sporet elektrificeret bane mellem Aarhus og Silkeborg, samt at strækningen videre mod Herning udbygges til to spor og elektrificeres. Videre at der i forbindelse med etablering af det nye signalsystem sker en opgradering af de regionale baner gennem lukning eller sikring af usikrede overkørsler, kurveudretninger og længere krydsningsspor, så der kan køres med højere hastigheder. Specifikt bør der syd om Langå bygges en shunt til nedsættelse af rejsetiden mellem Aarhus og Viborg. Endvidere bør det sammenhængende trafiksystem i Aarhus-området sikres ved, at der afsættes midler til den videre udbygning af letbanen.

Vi håber, at ministeren vil lade disse synspunkter indgå i de fortsatte forhandlinger om Togfonden DK, så fonden reelt kommer hele landet til gode."

Venlig hilsen

Frank Borch-Olsen
Formand for Vej- og Trafikudvalget

Søren Peter Sørensen
Teknik- og Miljøchef

Til Transportministeren

Dato 20. februar 2014

Sagsnr.: 14/5790

Høringsvar vedr. Forslag til lov om en moderne jernbane og om ændring af lov om jernbane

Transportministeriet har den 27. januar 2014 sendt udkast til forslag om en moderne jernbane og om ændring af lov om jernbane i høring frem til den 24. februar 2014.

Skanderborg kommune havde forventet at finde den nye banestrækning Aarhus-Galten-Silkeborg omtalt i lovforslaget og er overrasket over denne strækning ikke er prioriteret i lovforslaget, da etablering af bane vil kunne være en drivkraft for udviklingen omkring Galten-Skovby.

Skanderborg Kommune har en forventning om, at det østjyske baneanlæg mellem Hasselager og Hovedgård fremmes mest mulig, så den igangværende vækst i området ikke bremses.

Skanderborg Kommune noterer med tilfredshed, at der skal ske en hastighedsopgradering af regionalbanen Skanderborg-Skjern og forudsætter, at der fremover vil være en god og effektiv togbetjening mellem Ry og Skanderborg med lige så hyppige afgange som i dag.

Kommunen anmoder Transportministeriet om at stille digitalt kortmateriale til rådighed, hvor de ejendomme, der berøres af byggelinjer om banestrækninger, fremgår. Dette kortmateriale skal anvendes til at vurdere hvilke forhold, der skal undersøges nærmere i forbindelse med byggesagsbehandlingen.

Transportministeriets svarfrist på 2 måneder i § 23 b, stk. 2, er meget lang, og vil udgøre et forsinkende led i kommunens byggesagsbehandling. Dette vil især være generende for virksomheder, der ønsker at udvide deres virksomhed og hæmme Skanderborg Kommunes muligheder for at fremme erhvervsudviklingen.

Dette høringsvar fremsendes med forbehold for Byrådets godkendelse på mødet den 26. februar 2014

Med venlig hilsen



Jørgen Gørdes
borgmester



Til
trm@trm.dk og
bgk@trm.dk

Høring udkast til lovforslag om en moderne jernbane om ændring af lov om jernbane

Transportministeriet har fremsendt Udkast til lovforslag om en moderne jernbane om ændring af lov om jernbane i høring hos Struer Kommune.

Struer Kommune har ingen bemærkninger vedr. indsættelsen af nye bestemmelser, der giver transportministeren øget hjemmel i loven.

Bemyndigelsen til undersøgelse og projektering af de listede punkter anser Struer Kommune som fornuftige, men idet Struer er et knudepunkt i fht. jernbanetrafikken er det ønskeligt, at pkt. 8, om øget bane kapacitet mellem Herning og Holstebro videreføres helt til Struer.

Udbygning af det sidste stykke vil styrke både Struer og det øvrige Nordvestjylland, og dette områdes forbindelser til de andre dele af landet.

Struer Kommune ønsker endvidere, at banebetjeningen til Billund Lufthavn udvides med en forbindelse videre til Kolding.

DATO
19-02-2014

JOURNALNUMMER
30.10.40-P17-1-14

RÅDHUSET, TEKNISK DRIFT OG ANLÆG
ØSTERGADE 13-15, Indg. D
7600 STRUER

E: TEKNISK@STRUER.DK
F: 96 84 84 09
T: 96 84 84 84

SAGSBEHANDLER:
LISE LUNDSAGER
DIREKTE TELEFON:
96848437

Med venlig hilsen

Mads Jakobsen
borgmester

Claus Damgaard
kommunaldirektør

Struer Kommune bruger it i sagsbehandlingen. Derfor skal kommunen følge persondataloven og gøre dig opmærksom på dine rettigheder efter denne lov. Når kommunen indsamler og/eller behandler personoplysninger om dig, har du ret til at få indsigt i disse oplysninger og gøre indsigelse, hvis oplysningerne er forkerte. Kommunen skal slette/mindre forkerte oplysninger. Vil du vide mere om persondataloven, kan du læse en udførlig vejledning på Datatilsynets hjemmeside: www.datatilsynet.dk

25-februar-14
dktamo



Transportministeriet
Folketingets Transportudvalg
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Høringssvar til projekteringslovforslag om moderne jernbane

Sønderborg Kommune har den 27. januar 2014 modtaget projekteringsforslag til ændring af lov om jernbane. På grund af høringsfristen er materialet ikke blevet behandlet i det politiske udvalg, men kun forelagt til orientering.

Et løft til den samlede togtrafik i Danmark støttes der op om. Et fornuftigt og moderne togsystem, der binder landet sammen, sikrer mobilitet og udvikling.

For få år siden blev banen mellem Tinglev og Sønderborg elektrificeret. Et vigtigt skridt i retningen mod et mere grønt og mindre miljøbelastende transportsystem. Med denne investering i mente er vi uforstående omkring, hvorfor der i forbindelse med Togfondens projekter ikke er planlagt timedrift på den del af banen.

Timedrift har stor betydning for området – både for pendlerne, de studerende i landsdelens største uddannelsesby samt koordinering i den kollektive trafik generelt. Sønderborg Kommune er i gang med at planlægge anlæggelse af ny og bæredygtig trafikterminal, der ved etablering af trinbræt vest for Sønderborg by, skal knytte bus og tog sammen samt styrke og fremme den kollektive rejseform. Dette til gavn for såvel miljøet som passagerer.

Parterne bag Togfonden lægger i aftalen blandt andet vægt på, at det skal være attraktivt at skifte fra bil til tog. Alle undersøgelser viser, at frekvensen er afgørende for, hvorvidt et kollektivt trafiktilbud opfattes som værende attraktivt. Set i dét lys er togdrift hver anden time kun et tilbud for passagerer uden anden mulighed og ikke et reelt alternativ for bilisterne.

Sønderborg Kommune
Kollektiv Trafik

∞

Togfonden skal være medvirkende til øget vækst og beskæftigelse. Det syddanske område har været hårdt ramt ved blandt andet lukning af sergentskolen, anlæggelse af superhospital i Aabenraa og justeringer ved Danfoss på Nordals, hvorfor vi også på den front gerne ser at området tilgodeses og der skabes forbedrede muligheder for transport mellem landsdelene.

2/2

Venlig hilsen



Frode Sørensen

Formand for Teknik og Miljøudvalget
Sønderborg Kommune

Transportministeriet
trm@trm.dk

Kopi til bgk@trm.dk

Hørings svar

Vejle Kommune har gennemgået Transportministeriets "Udkast til lovforslag om moderne jernbane og ændring om lov af jernbane".

Vejle Kommune støtter satsningen på opgradering af den danske trafikale infrastruktur. Vejle er erhvervspolitisk en centralt beliggende kommune, med stor interesse i offentlig transport og afhængig af en sammenhængende trafikstruktur i Østjylland. Som største medejer af Billund Lufthavn har Vejle Kommune en særlig interesse i baneforbindelsen mellem Vejle og Billund.

Vejle Kommune vil i høringssvaret særligt kommentere broen over Vejle Fjord samt banebetjeningen af Billund Lufthavn.

I forhold til lovforslagets §1, stk. 2) En ny jernbane over Vejle Fjord, er Vejle Kommune imod anlæg af en ny bro over fjorden.

Broen vil have store miljømæssige konsekvenser for naturen og de rekreative værdier i området. Vejle Kommune mener ikke at der er tilstrækkelig dokumentation for, at passagergrundlaget for de nationale forbindelseslinjer Aarhus – Odense – København berettiger til, at naturmæssige interesser sættes over styr. Vejle Kommune ønsker i givet fald, at alternative passager over fjorden undersøges, således at man sikrer, at indgreb i landskabet og naturen mindskes mest muligt.

Herudover er det Vejle Kommunes ønske, at mulighederne for en tunnelløsning afdækkes fyldestgørende. Endelig opfordrer Vejle Kommune til at der undersøges alternative muligheder for at spare 8 minutter mellem Odense og Aarhus, idet der peges på, at den nuværende køretid reelt er 55 minutter.

Vejle Banegård er med 6.550 daglige rejsende (2012-tal Trafikstyrelsen) Danmarks 5. største station og med 110.000 indbyggere og en stigende befolkningsvækst, en vigtig stationsby i det dynamiske Trekantsområde. Vejle Kommune ønsker at fastholde fokus på borgernes reelle mulighed for at benytte offentlig jernbanetransport med udgangspunkt i en tæt bymæssig struktur og ønsket om bynære arbejdspladser – derfor

19. februar 2014

Side: 1/3

Kontaktperson:

Arne Sigtenbjerggaard

Lokaltlf.: 76 81 15 56

E-post: arnsi@vejle.dk

Her bor vi:

Skolegade 1

7100 Vejle

ønsker vi ikke at se fremtidens tog køre forbi Vejle på en ny bro – men i stedet være en vækstskabende kraft i en dynamisk og innovativ by.

I forhold til lovforslagets §1, stk. 4) Banebetjening af Billund og Billund Lufthavn, ønsker Vejle Kommune at staten fortsætter arbejdet med at Billund Lufthavn får banebetjening fra Vejle.

Vejle Kommune ser med tilfredshed på, at Togfonden vil tilgodese forbindelsen til Billund med en baneforbindelse. Vejle Kommune finder, at både jernbane- og letbaneløsningen bør indgå i det videre analysearbejde, således at der kan skabes det bedst mulige beslutningsgrundlag. Vejle Kommune deltager p.t. sammen med Trafikstyrelsen i en nærmere udredning heraf, jfr. bemærkningerne herom i Togfondaftalen.

Såfremt jernbaneløsningen vælges peger Vejle Kommune på linieføringen Jelling –Billund. Vejle Kommune lægger afgørende vægt på, at der vælges løsninger, der ikke forringer togbetjeningen af Jelling, Give og Thyregod.

Vejle Kommune finder det helt centralt, at der sker en opgradering af baneforbindelserne i Grejsdalen, dvs. strækningen mellem Vejle og Jelling. Konkret vil Vejle Kommune foretrække, at der anlægges et ekstra spor, og at der sker udretning af eksisterende spor. En optimering af denne strækning vil kunne forbedre rejsetiden mellem Vejle og Jelling betragteligt.

For Vejle Kommune er det en helt central præmis, at styrke den erhvervsmæssige sammenhæng i det dynamiske Østjylland samt forbindelserne til Fyn. Vejle Kommune er derfor meget interesseret i at der skabes lokalforbindelser der understøtter dette – f.eks. i givet fald togforbindelser Odense – Fredericia – Vejle – Billund. Det er en naturlig forudsætning for Vejle Kommune, at timeplanen for betjening af lufthavnen understøtter trafik på de tidspunkter – f.eks. tidlig morgen og sen aften – hvor flyene rent faktisk flyver.

Vejle Kommune har noteret sig forslagens bestemmelser om ekspropriation, pålæg af byggelinjer mv. Vejle Kommune tillader sig i den forbindelse at forudsætte, at de berørte borgere i enhver henseende - både ekspropriations- og erstatningsretligt - vil blive behandlet i overensstemmelse med de retsbeskyttelsesprincipper, der generelt set er gældende i ekspropriationssager. Det forudsættes således, at forslaget ikke skal ses som et udtryk for, at der slækkes på borgernes retssikkerhedsmæssige garantier. Vejle Kommune opfordrer til, at staten hurtigt skaber rimelige og fair løsninger for de berørte borgere, herunder at borgerne ikke hensættes i usikkerhed i en årrække.

I Vejle Kommune berører ændringen af det bestående baneanlæg byerne Børkop og Brejning. Vejle Kommune forudsætter, at pålæg af byggelinjer ikke vil forhindre, at gældende kommuneplan og lokalplaner fortsat vil kunne udnyttes. I de samme byer ligger der beboelsejendomme tæt på jernbanen. Disse ejendomme må antages at blive berørt af støj og vibrationer fra de nye hurtigtog. Vejle Kommune ønsker at blive inddraget i en dialog om, hvordan denne påvirkning kan mindskes.

Det er Vejle Kommunes opfattelse, at den nye togforbindelse vil betyde ekstra pres på kapaciteten på Vejle Banegård, idet flere tog skal holde på perronerne samtidig. Vejle Kommune ønsker, at der gennemføres en kapacitetsanalyse af de fremtidige baneforhold på Vejle Banegård, set ift. forskellige scenarier. Vejle Kommune finder det særdeles vigtigt, at mulighederne for at etablere væsentligt forbedrede P-pendlerpladser ved Vejle Banegård prioriteres af Togfondens midler.

Afslutningsvis konstaterer vi med tilfredshed, at Vejle er en del af den samlede timemodel som superlynstation. Vejle Kommune håber på en konstruktiv dialog i forhold til alternative – eller ingen - nye passager over Vejle Fjord og ser frem til at drøfte mulige linjeføringer og banebetjening mellem Vejle og Billund.

Venlig hilsen



Arne Sigtenbjerggaard
Borgmester



Niels Ågesen
Kommunaldirektør

Høringssvar:

Supplerende høringssvar fra SFs byrådsgruppe i Vejle til udkast til lovforslag om moderne jernbane og ændring af lov om jernbane.

Vi glæder os over, at Folketinget er indstillet på at fremme den kollektive togtrafik med mere moderne anlæg og elektrificering m.v., herunder store besparelser på Co2. Det er en generel styrkelse af togforbindelserne i området til gavn for vækstområdet og væksten i Midtjylland.

Ingen togbro over Vejle Fjord:

Vi ønsker, at der ses på alternative modeller til erstatning for endnu en bro over Vejle Fjord. Broen vil ødelægge meget værdifuldt natur og naturværdier i området. Erstatninger for broen vil kunne styrke Vejle området og trafikken til Billund Lufthavn og Midtjylland.

En løsning for at sikre superlyntog L1 med stop i Vejle kan ske ved udretninger og måske etablering af yderligere perron i Vejle. Det er muligt at etablere overhalingsspor på strækningen mellem Vejle og Fredericia. Måtte Folketinget fortsat opretholde broen som en del af forslaget til en moderne jernbane, forventer vi, at der tages væsentlige hensyn til naturværdierne.

Hurtig afklaring af byggelinier:

I forbindelse med realiseringen af en eventuel bro samt andre anlægsopgaver er det afgørende, at der tidligt i processen tages hensyn til de borgere, der skal afgive ejendom mv. til projektrealiseringen. Disse borgere hurtigt skal have afklaring på deres situation, tidsperspektivet i afklaringsprocessen bør derfor prioriteres og præciseres.

Jernbane til Billund:

Der bør etableres jernbaneforbindelse til Billund Lufthavn. Linjeføringen skal gå over Jelling, eventuelt over Gadbjerg. Vi forventer samtidig, at der fortsat sker betjening på en linje direkte mellem Vejle og Herning over Give og Thyregod. På sigt bør der foretages nærmere analyser omkring en banebetjening direkte mellem Give og Billund, da det vil binde Midtjylland området sammen med Billund. Endelig kan det på længere sigt overvejes, om der kan og bør etableres en forbindelse mellem Horsens og Billund Lufthavn eventuelt tilkoblet eksisterende linjeføringer.

Vi forventer, at banenettet Vejle - Billund tilrettes på en sådan måde, at rejsetiden mindskes mest muligt dvs, at der foretages de fornødne udretninger. Også ud fra samfundsøkonomiske betragtninger vil en løsning med en togforbindelse vil have størst betydning. Den rene merudgift ved anlæg mellem en letbane og en togbane til Billund er omkring 550.000 mio. kr. svarende til finansieringen af mindst 10 års driftunderskud på jernbanen. Derudover kan man indregne den besparede årlige driftsudgift på godt 52 mio., såfremt forskellen på anlægssummen anvendes til en driftsfinansiering.

Udbygning af Vejle Station:

Vi forventer, at der også åbnes op for yderligere investeringer ved stationen i Vejle, bl.a. fornødne parkeringspladser, så det generelt bliver mere attraktivt for rejsende at benytte tog.

For SFs byrådsgruppe er opfordringen derfor til Folketinget .

1. at der arbejdes for at undgå en bro over Vejle Fjord
2. at såfremt broen realiseres, at der snarest sker en afklaring omkring byggelinjen
3. at borgere der bliver berørt af byggelinjen hurtigt får en afklaring om erstatninger
4. at der ud fra såvel økonomiske som sammenholdelse af en langsigtet infrastruktur etableres en jernbane mellem Vejle og Billund Lufthavn over Jelling/Gadbjerg
5. at Vejle station udbygges med de faciliteter der er med til at fremme den kollektive trafik

På vegne af SFs Byrådsgruppe i Vejle

Lone Myrhøj
lonmy@vejle.dk
Tlf: 23308180



Dato: 20-02-2014

Sagsnr.
Sagsbehandler: SB-BGM

Direkte e-mail: snt@viborg.dk

Høringssvar vedr. udkast til lovforslag om en moderne jernbane og om ændring af lov om jernbane

Transportministeriet har den 27. januar 2014 sendt udkast til lovforslag om en moderne jernbane og om ændring af lov om jernbane i høring.

Viborg Kommune er en betydende og stærk vækstkommune:

- Viborg Kommune har, udover Aarhus Kommune, det største antal af arbejdspladser i region Midtjylland (ca. 48.000 arbejdspladser)
- Viborg Kommunes indbyggertal er i vækst. Der er pt. ca. 94.500 indbyggere i Viborg Kommune. Væksten er årligt på over 0,5%, hvilket er højere end landsgennemsnittet
- Arbejdsløsheden i Viborg Kommune er lav (4,2% i Viborg Kommune mod et landsgennemsnit på 5,4%)
- Ind- og udpendling er meget stor i Viborg Kommune. Således var den daglige indpendling i 2012 14.000 og den daglige udpendling 12.000. Meget af denne trafik foregår på strækningen mellem Viborg, Bjerringbro og Aarhus.

For at bidrage til den fortsatte positive udvikling, er det nødvendigt, at der investeres i infrastruktur til og fra Viborg. Viborg Kommune har derfor følgende bemærkninger:

Det er positivt, at midlerne fra Togfonden.dk også anvendes til opgradering af regionalruterne. Viborg Kommune foreslår dog, at midler fra Togfonden.dk anvendes mere proaktivt på at gøre togtrafik mere attraktiv mellem Viborg og Århus.

Analyser viser, at for en relativt beskeden investering vil transporttiden for gennemkørende tog mellem Århus og Viborg kunne nedsættes til omkring 45 minutter. Herved gøres den kollektive trafik langt mere attraktiv, og den forkortede togforbindelse vil binde to af Region Midtjyllands største kommuner i det øst-midtjyske vækstområde tættere sammen. Alternativt vil anlæg af en letbane kunne gøre rejsetiden endnu kortere.

Nedsættes rejsetiden markant for tog mellem Viborg og Århus, vil toget blive et reelt alternativ til privatbilisme f. eks. for de mange pendlere, der hver dag pendler mellem disse byer. Dette vil derfor have positiv betydning for virksomhedernes muligheder for fortsat at tiltrække og fastholde medarbejdere i både Århus og i Viborg.

Konkret foreslår Viborg Kommune:

- At der etableres en shunt omkring Langå, for hurtigere ekspedition af gennemkørende tog
- At der etableres partielle dobbeltspor på udvalgte steder på strækningen mellem Viborg og Langå for hurtigere afvikling af togtrafikken
- At der sker udretning af enkelte sving på strækningen mellem Viborg og Langå, så der på strækningen kan opnås hastigheder på op til 160 km/time

Viborg Kommune kan konstatere, at de forbedringer, som påtænkes på ruten mellem Århus og Struer, særligt mellem Langå og Struer, ikke er tilfredsstillende. Transportministeriet forventer, at øget hastighed mellem Langå og Struer vil medføre en forkortet rejsetid på denne strækning på i alt 14 minutter. Denne forkortede rejsetid kan ikke flytte megen rejseaktivitet til den kollektive trafik. Dertil er forbedringerne på strækningen Viborg - Århus for små.

Togtrafikken mellem Viborg og Århus foregår i dag via et tracé, som tilgodeser en type jernbanedrift, som var acceptabel for mange år siden. I dag tager turen fra Viborg til Århus ca. 75 minutter, og det er efterhånden mange år siden, at der er sket forbedringer i rejsetiden. Viborg Kommune håber derfor, at kommunens konkrete forslag til forbedringer kan imødekommes.

På vegne af Byrådet i Viborg Kommune



Søren Pape Poulsen
Borgmester



Transportministeriet
Frederiksholms Kanal F
1220 København L

11. februar 2014

Høringssvar til udkast til lovforslag om en moderne jernbane og om ændring af lov om jernbane

Transportministeriet har i skrivelse dateret 27. januar 2014 fremsendt udkast til lovforslag om en moderne jernbane og om ændring af lov om jernbane til høring i Aalborg Kommune. Svarfrist for høringen er 24. februar 2014.

Aalborg Kommunes høringssvar:

Aalborg Kommune konstaterer og tager til efterretning, at:

Transportministeren bemyndiges til at undersøge og projektere en række anlægsprojekter, som til sammen realiserer Togfonden DK og visionen om Timemodellen, herunder undersøge anlægsprojekternes virkninger på miljøet. Aalborg Kommune har især fokus på følgende projekter og bakker op om disse projekters snarlige realisering:

5) Opgraderinger af følgende jernbanestrækninger: Fredericia – Vejle, Vejle – Horsens, Horsens- Hovedgård, Aarhus-Aalborg og omkring Aarhus H samt perrontilpasninger mv.

Det fremgår af høringsmaterialet, at " Strækningerne Aarhus-Hobro og Hobro-Aalborg påtænkes ligeledes hastighedsopgraderet. Forligskredsen bag Aftalen om En Grøn Transportpolitik af 29. januar 2009 (Regeringen (Socialdemokraterne, Socialistisk Folkeparti og Det Radikale Venstre), Venstre, Det Konservative Folkeparti, Dansk Folkeparti og Liberal Alliance) har tidligere besluttet en hastighedsopgradering fra de nuværende 120 km/t til 160 km/t på strækningen mellem Aarhus og Aalborg. Med VVM-analysen undersøges muligheden for, at hastigheden kan sættes yderligere op. Med Togfonden DK afsættes midler til at øge hastigheden på strækningen til 200 km/t de steder, hvor det er muligt uden større sporflytninger. På øvrige delstrækninger øges hastigheden til det maksimalt mulige uden større sporflytninger."

Aalborg Kommune bemærker hertil, at der ønskes størst mulig hastighedsopgradering på strækningen Århus – Aalborg. I den forbindelse skal det igen påpeges, at nedlæggelsen af overkørslen i Svenstrup ønskes udført som en tunnel – ikke som en brokonstruktion, som forudsat af BaneDanmark.

Aalborg Kommune

By- og Landskabsforvaltningen
Stigsborg Brygge 5
Postboks 219
9400 Nørresundby
by.landskab@aalborg.dk
eDoc.dok.nr.: 2014-50086

Init.: MFI
EAN nr.: 5798003742519

Abningstider:
Mandag - onsdag
09.00 - 15.00
Torsdag
09.00 - 17.00
Fredag
09.00 - 14.00

Send så vidt muligt elektronisk
post til Aalborg Kommune

6) Hastighedsopgraderinger på følgende regionale jernbanestrækninger: Aalborg – Frederikshavn, Struer – Thisted, Langå – Struer, Østerport – Helsingør, Vejle – Struer, Esbjerg – Struer, Skanderborg – Skjern, Bramming – Tønder, Holbæk-Kalundborg, Køge Nord – Næstved samt Tinglev – Sønderborg.

Det fremgår af høringsmaterialet, at "For at give et samlet løft til togtrafikken i hele landet og forstærke den lokale gevinst ved Timemodellen påtænkes hastighedsopgraderinger af følgende regionale jernbaner: Aalborg – Frederikshavn"

Aalborg Kommune bemærker hertil, at der ønskes størst mulig hastighedsopgradering på strækningen Aalborg-Frederikshavn.

7) Forbedring af gods- og passagerkapaciteten i Nordjylland.

Det fremgår af høringsmaterialet, at "Der påtænkes en udbygning af kapaciteten mellem Aalborg og Hirtshals, dvs. på så vel Banedanmarks net som på Region Nordjyllands jernbane Hjørring-Hirtshals, eventuelt via dobbeltspor og/eller krydsningsstationer m.v."

Aalborg Kommune bakker op omkring en udbygning af kapaciteten mellem Aalborg og Hirtshals.

Aalborg Kommune noterer endvidere, at der af lovforslagets §23a fremgår:

" § 23 a. Transportministeren kan pålægge byggelinjer, når det er nødvendigt for at sikre gennemførelsen af nye baneanlæg eller ændringer af bestående baneanlæg. Byggelinjer kan pålægges for en periode af højst 10 år. Byggelinjepålægget kan én gang ved et nyt pålæg forlænges med yderligere op til 10 år." og senere i bemærkninger til lovforslaget: "En generel bestemmelse i jernbaneloven vil endvidere skabe en ensretning med reguleringen på vejområdet for så vidt angår statslige anlægsprojekter, idet der i vejloven findes regler om nedlæggelse af forbud og byggelinjer."

Aalborg Kommune har ingen bemærkninger hertil.

Venlig hilsen

Hans Henrik Henriksen
Rådmand

Mads Duedahl
Rådmand

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K
trm@trm.dk
CC til bgk@trm.dk

Den 24. februar 2014

Aarhus Kommune
Teknik og Miljø

Udkast til lovforslag om en moderne jernbane og om ændring af lov om jernbane. Foreløbigt høringssvar fra Aarhus Kommune

Med brev dateret 27. januar 2014 har Transportministeriet fremsendt udkast til ovennævnte lovforslag i høring til Aarhus Kommune.

Der er anmodet om, at eventuelle bemærkninger fremsendes senest den 24. februar 2014. Da sagen skal behandles i Aarhus Byråd, er det ikke muligt at overholde svarfristen. Derfor fremsendes et foreløbigt svar godkendt i Aarhus Kommunes Magistrat med forbehold for byrådets endelige stillingtagen. Endeligt svar forventes at kunne fremsendes inden udgangen af marts måned.

Aarhus Kommune finder det meget tilfredsstillende, at der med det fremsendte lovforslag tages væsentlige skridt til at modernisere det overordnede banenet.

Tidsplanen for gennemførelsen er desværre behæftet med usikkerhed, og regeringen opfordres til at prioritere en fremrykning af de store investeringer i Østjylland.

Usikkerhed om linjeføringen for en ny bane mellem Hovedgård og Hasselager er af stor betydning for de borgere, der kan blive berørt. Transportministeriet opfordres derfor til at søge gennemførelsen af projektet fremrykket og til at igangsætte en projektafklaring hurtigst muligt, så både de, der berøres, og de, der ikke berøres, kan få vished om, hvad der skal ske.

Otte østjyske kommuner, Region Midtjylland og Midttrafik har en fælles vision for udbygning af et effektivt kollektivt transportsystem, som understøtter byudviklingen og sikrer sammenhængende og bæredygtig mobilitet i Aarhus-området og i det østjyske bybånd.

Rådhuset
Postboks 36, 8100 Aarhus C

Sagsnr.: 14/003814-2 (4)
Sagsbeh.: Hans V. Tausen

Telefon: 8940 4400
Direkte: 8940 4455

E-post: trafikogveje@aarhus.dk
Direkte: hvt@aarhus.dk
www.aarhus.dk/trafikogveje

Visionen er udtrykt i vedlagte folder "Samspil 2025", som understøtter statens planer for baneudbygning i Østjylland. Planen styrker mobiliteten og reducerer den samlede rejsetid for et stort antal rejser mellem landsdelene, i det østjyske bybånd og internt i Aarhus.

Aarhus Kommune glæder sig over planerne om en ny bane Aarhus-Galten-Silkeborg. Kommunen finder - med baggrund heri - at lovforslaget bør suppleres, så det giver grundlag for at undersøge og projektere en ny regional bane mellem Aarhus og Silkeborg. Som det fremgår af "Samspil 2025", ses en regional bane til Silkeborg i sammenhæng med en ny letbane til Brabrand og genåbning af Brabrand station. Banen bør fremtidssikres med to spor, og både projektafklaring og gennemførelse bør fremmes mest muligt. Et særligt vigtigt punkt i den sammenhæng er afklaring af et projekt for Brabrand Station.

Hastighedsopgradering mellem Skanderborg og Silkeborg samt videre fra Silkeborg til Herning og Holstebro bør fremmes af hensyn til pendlingen i regionen. Af samme grund bør kapacitetsudbygning mellem Silkeborg og Holstebro prioriteres, så der kan komme direkte tog mellem Aarhus og Holstebro.

Af hensyn til den fortsatte udvikling af Aarhus Havn er det væsentligt, at det klart fremgår, at elektrificeringen af banenettet også omfatter sporene til Aarhus Havn. Den tidligere transportminister har givet udtryk for, at der i sagens natur skal elektrificeres ned til Aarhus Havn. Der er behov for at dette også fremgår klart af projekterings- og anlægsloven.

Aarhus Kommune finder endelig også, at der er behov for at fremme en fast Kattegatforbindelse mellem Aarhus og København, og for at staten engagerer sig i en fortsat udbygning af letbaner i Aarhusområdet.

En fast forbindelse over Kattegat er afgørende for fortsatte vækstmuligheder i Danmark. Den vil reducere rejsetiderne væsentligt, give højere mobilitet, binde landsdelene sammen og skabe en anderledes robust infrastruktur. Forbindelsen vil desuden medvirke til at løse den nationale infrastrukturudfordring gennem en brugerfinansieret løsning, som vil reducere behovet for skattefinansierede investeringer. Ifølge Transportministeriets beregninger i Landstrafikmodellen vil en Kattegatforbindelse desuden medføre en stor vækst i antallet af kollektivt rejsende mellem Øst- og Vestdanmark - både med og uden den fulde time-model.

Som det fremgår af "Samspil 2025", ønsker letbanesamarbejdet en yderligere udbygning af letbanerne i Aarhus-området. Der er etableret samdrift mellem Grenåbanen og Odderbanen. Desuden er anlægsarbejder for etape 1 igangsat og forventes afsluttet i 2016. Yderligere udbygning af letbanenettet bør så vidt muligt ske i forlængelse heraf og igangsættes i 2017.

Aarhus Byråd har i forbindelse med budgettet for 2014 vedtaget en anlægsplan frem til 2023, hvori der er reserveret midler til kommunens andel af finansieringen af de prioriterede etaper til Hinnerup, Brabrand og Hasselager-Kolt – under forudsætning af, at staten bidrager til finansieringen og at de lokale parter medfinansiering i øvrigt følger principperne anvendt i forbindelse med Ring 3-letbanen og Odense letbane.

Der er på den baggrund behov for et statsligt tilsagn om bidrag til at undersøge og gennemføre yderligere letbaneudbygning i Aarhusområdet på linje med etape 1 af Aarhus Letbane og de førnævnte letbaneprojekter i Hovedstadsområdet og Odense.

Forundersøgelser af yderligere letbaneetaper i Aarhus-området er igangsat. Såfremt den nødvendige finansiering fra staten, kan findes, vil der være grundlag for at igangsætte VVM-undersøgelser i efteråret 2014.

I forhold til etableringen af en ny bane til Billund Lufthavn finder Aarhus Kommune det endvidere væsentligt, at mulighederne for direkte forbindelse til Aarhus belyses nærmere. Med den frigjorte kapacitet på den gamle hovedstrækning som timemodellen medfører, bør direkte tog mellem Aarhus og Billund være en mulighed. Hermed sikres det størst mulige passagergrundlag for den nye bane.

Med venlig hilsen

Kristian Würtz

/
Michael Kirkfeldt

Transportministeriet

trm@trm.dk

cc: bgk@trm.dk

Tørring, den 18. februar 2014

Høringssvar til lovforslag om en moderne jernbane om ændring af lov om jernbane.

I henhold til §1 bemyndiger loven at projektere en ny linjeføring af banen igennem flere landskabsfredninger ved Vejle Fjord og projektere en ny bro over fjorden, også omfattet af landskabsfredning og kystlinje fredning.

Da Fredningsnævnet for Midtjylland, østlige del ikke har meddelt nogen dispensation fra de gældende fredninger, mener jeg ikke ministeren kan bemyndiges til at projektere hverken baneanlæg eller togbro i området.

Den i høringsmaterialet anviste linjeføring gennemskære Ulbækhus fredningen samt Daugaard Strand fredningen, der begge indeholder følgende passus:

"Forlægning og udvidelse af det eksisterende vejnet kan kun foretages efter godkendelse af fredningsnævnet."

Jeg må her antage at anlæg af en jernbane helt kan sidestilles "udvidelse af vejnet" og derfor vil påkræve dispensation.

Der henvises her konkret til Overfredningsnævnets kendelser om fredning af Ulbækhusområdet og Daugaard Strand området.

Citat:

§ 23 a. Transportministeren kan pålægge byggelinjer, når det er nødvendigt for at sikre gennemførelsen af nye baneanlæg eller ændringer af bestående baneanlæg.

Da Fredningsnævnet for Midtjylland, østlige del ikke har meddelt nogen dispensation fra de gældende fredninger, mener jeg ikke ministeren "kan pålægge byggelinjer, når det er nødvendigt for at sikre gennemførelsen af nye baneanlæg."

Jeg finder ikke der er lovgrundlag for at pålægge lodsejerne byggelinjer, når det er stærkt usikkert om Fredningsnævnet vil kunne meddele dispensation fra fredningernes klare ordlyd.

Slutteligt vil jeg bemærke at den påtænkte linjeføring også vil påvirke et Natura 2000 habitatsområde, der også medfører særligt stramme retningslinjer for indgreb.

Venlig hilsen

Stig Døssing

Hedensted kommunes repræsentant i Fredningsnævnet for Midtjylland, østlige del

Skolevej 20. 7160 Tørring

stigdossing@gmail.com

Att: Transportministeriet.

Sendt d. 21.02.2014.

Vedrørende udkast til lovforslag om moderne jernbane og ændring om lov af jernbane.

Har underskrevne Lena Frost i den forbindelse haft mulighed for at gennemse ovennævnte udkast til lovforslag. Og skal derfor fremkomme med nedenstående bemærkninger til såvel ministeriet som til folketingets trafikudvalg.

Jeg forventer, at mit indlæg oversendes fra ministeriet til folketingets trafikudvalg og dermed indgår i det videre udvalgsarbejde.

Da jeg er bosiddende i et af de berørte områder ved Holtzer Hage, og det ud fra det foreliggende tyder meget på, at min ejendom er direkte beliggende indenfor de i loven nævnte byggelinjer, finder jeg anledning til at kommenterer udkastet og komme med en henstilling til lovgiverne.

Som det formentlig er ministeriet/udvalget bekendt bl.a. ud fra avisartikler, er min Liebhaber ejendom direkte truet af linjeføringen i forbindelse med etableringen af togbroen over vejle fjord, endvidere har det også af avisartikler fremgået, at min ejendom der er beliggende i et meget rekreativt og skønt område med en storlået udsigt over Vejle fjord, var blevet sat til salg i begyndelse af 2013, og blev derfor forinden vurderet af en Liebhabermægler til at have en stor salgsværdi. Baggrunden for salget er, at realiserer mine pensionsmidler.

De skitserede planer for togbroen er lige gennem min ejendom og gør, at jeg ikke kan sælge ejendommen, idet den som salgsobjekt nu er usælgelig henset til de foreliggende planer, har jeg taget ad notam, at der kommer en togbro over Vejle fjord i og med, at der nu foreligger udkast til lovforslag.

Da jeg har et ønske om, at få ejendommen realiseret hurtigst muligt, og ikke at skal leve i en stor uoverskuelig uvished gennem flere år, håber og forventer jeg, henset de særlige omstændigheder både mht. min mands og min alder, vi er henholdsvis 71 og 63 år, og henset til at ejendommen allerede inden offentliggørelsen af linjeføringen over Vejle fjord, allerede var blevet sat til salg med henblik på frigivelse af mine pensionsmidler, at lovforslaget sikre, at der snarest kan ske en ekspropriation af min ejendom.

Som jeg læser forslaget, men det ønsker jeg følgelig bekræftet, er det muligt at staten, eller staten for anden aktør kan overtage ejendommen, når der er en byggelinje.

For mig er det væsentligt, at der kommer en hurtig afgørelse omkring min ejendom, så at min familie og jeg relativ hurtigt kan finde ståsted for en ny tilværelse, hvor vi håber på, at kan genvinde vores livskvalitet.

Jeg skal derfor anmode ministeriet/transportudvalget om at bekræfte følgende:

1. At min ejendom og areal i væsentligt omfang er pålagt og berøres særligt indgribende, idet den ligger inden for byggelinjen af planerne for togbroen over Vejle fjord.
2. At der foreligger særlige personlige grunde, der gør, at det vil være muligt for transportministeriet at overtage ejendommen snarest, idet kriterierne til forlods og fremrykket ekspropriation er opfyldt.

På forhånd tak.

Med venlig hilsen

Lena Frost

Skovly 104
7080 Børkop
Tlf. 75 86 99 00
Mobil. 20 80 10 30

Vær opmærksom på, at denne e-mail kan indeholde fortrolig information. Hvis du ved en fejltagelse modtager e-mailen, beder vi dig venligst informere afsender om fejlen ved at bruge svar-funktionen. Samtidig beder vi dig slette e-mailen i dit system uden at videregende eller kopiere den.

Selv om e-mailen og ethvert vedhæftet bilag efter vores overbevisning er fri for virus og andre fejl, som kan påvirke computeren eller IT-systemet, hvori den modtages og læses, åbnes den på modtagerens eget ansvar. Vi påtager os ikke noget ansvar for tab og skade, som er opstået i forbindelse med at modtage og bruge e-mailen.