

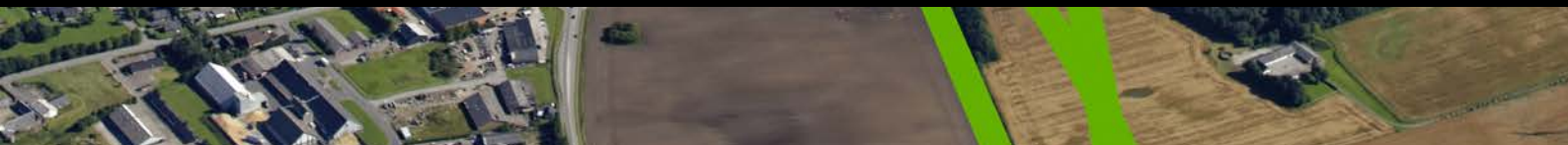


# Trafikale forhold

- Fagnotat

Ny bane Hovedgård - Hasselager

banedanmark



Revideringsdato	Resume af ændringer	Ændringer markeret	Udført	Kontrolleret	Godkendt
6.09.2018	Endelig	Nej	HBA	JBN	JBN



Banedanmark  
Anlægsudvikling  
Amerika Plads 15  
2100 København Ø

[www.bane.dk](http://www.bane.dk)



# Trafikale forhold

	<b>Indhold</b>	<b>Side</b>
<b>1</b>	<b>Indledning</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Ikke-teknisk resume</b>	<b>6</b>
2.1	Banetraфик	6
2.1.1	Anlægsfasen	6
2.1.2	Driftsfasen	6
2.2	Vejtraфик	7
2.2.1	Anlægsfasen	7
2.2.2	Driftsfasen	8
<b>3</b>	<b>Lovgrundlag</b>	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>Baggrund og metode</b>	<b>10</b>
4.1	Baggrundsinformation om projektet	10
4.2	Metode	11
4.2.1	Banetraфик	11
4.2.2	Vejtraфик	11
<b>5</b>	<b>Eksisterende forhold</b>	<b>14</b>
5.1	Banetraфик	14
5.2	Vejtraфик	14
<b>6</b>	<b>Konsekvenser og afværgeforanstaltninger i anlægsfasen – midlertidige påvirkninger</b>	<b>21</b>
6.1	Påvirkninger banetraфик	21
6.2	Påvirkninger vejtraфик	21
6.2.1	Arbejdsveje mv.	34
6.2.2	Bløde trafikanter	34
6.3	Afværgeforanstaltninger i anlægsfasen for banetraфик	35
6.4	Afværgeforanstaltninger i anlægsfasen for vejtraфик	36
6.4.1	Eksisterende broanlæg	36
6.4.2	Nye broanlæg	37
6.4.3	Bløde trafikanter	38
6.5	Konsekvensvurdering for anlægsfasen	38
<b>7</b>	<b>Konsekvenser og afværgeforanstaltninger i driftsfasen – varige påvirkninger</b>	<b>40</b>
7.1	Påvirkninger banetraфик	40
7.2	Påvirkninger vejtraфик	40
7.3	Afværgeforanstaltninger i driftsfasen	48
7.3.1	Banetraфик	48
7.3.2	Vejtraфик	48
7.3.3	Banetraфик	48

7.3.4	Vejtrafik	49
<b>8</b>	<b>Myndighedsbehandling</b>	<b>50</b>
<b>9</b>	<b>Kumulative effekter</b>	<b>51</b>
<b>10</b>	<b>Overvågning</b>	<b>52</b>
<b>11</b>	<b>0-alternativet</b>	<b>53</b>
<b>12</b>	<b>Oversigt over eventuelle mangler ved undersøgelsen</b>	<b>54</b>
<b>13</b>	<b>Referencer</b>	<b>55</b>

# 1 Indledning

Som led i et politisk forlig af 14. januar 2014 mellem den daværende regering (S, SF og R), DF og Ø skal der etableres en ny bane mellem Horsens og Aarhus. Den nye banestrækning forventes at blive ca. 23 km lang og løber fra Hovedgård nord for Horsens til Hasselager syd for Aarhus. Der er afsat 3,3 mia. kr. til projektet.

Den nye strækning vil reducere baneafstanden mellem Horsens og Aarhus med ca. seks kilometer. Ny bane Hovedgård - Hasselager vil også aflaste den 29 km lange strækning, der løber over Skanderborg, ved at øge kapaciteten mellem Aarhus og Trekantområdet. Det giver mulighed for flere afgang og højere hastigheder.

Den nye strækning vil skære seks minutter af rejsetiden. Derfor er strækningen en forudsætning for planen for at reducere rejsetiden mellem Danmarks største byer, og den vil gøre det muligt at køre mellem Odense og Aarhus på kun en time.

Projektet for *Ny bane Hovedgård - Hasselager* gennemgår en VVM-lignende proces (Vurdering af Virkninger på Miljøet). Dette fagnotat for trafikale gener er et bilag til VVM-redegørelsen, som udgives i forbindelse med den VVM-lignende proces. VVM-redegørelsen har til formål at skabe overblik over projektets samlede miljøpåvirkninger.

VVM-redegørelsen og de 15 tilhørende fagnotater danner grundlag for inddragelse af offentligheden i en høringsfase, og senere sammen med høringsnotatet for politisk beslutning om projektet.

Fagnotatet beskriver de eksisterende forhold for trafikken og vurderer de trafikale gener, som anlæg af en ny bane vil have. Dette sammenholdes med 0-alternativet, som er den situation, hvor den nye bane ikke anlægges.

Der er udarbejdet tre forslag til linjeføring for den nye bane, et vestligt forslag, over Stilling-Solbjerg Sø vest for Solbjerg, et centralt forslag mellem Solbjerg Sø og Solbjerg, samt et østligt forslag øst for Solbjerg. Fra Hovedgård går linjeføringen i hovedforslaget gennem Hovedskov. Hertil er der udarbejdet en alternativ linjeføring øst om skoven, sydøstligt alternativ. De tre linjeføringsforslag og det sydøstlige alternativ vurderes ligeværdigt i VVM-redegørelsen.

Den centrale linjeføring for Ny bane Hovedgård - Hasselager undersøges med mulighed for en station ved Solbjerg. Konsekvenserne af en station ved Solbjerg beskrives i dette fagnotat i forhold til trafikale gener.

## 2 Ikke-teknisk resume

### 2.1 Banetrafik

---

#### 2.1.1 Anlægsfasen

For at udføre anlægsarbejdet på eksisterende bane hhv. ved Hovedgård og ved Hasselager er det nødvendigt at spærre togtrafikken helt eller delvist i perioder. Spærringerne etableres normalt i trafiksvage tidspunkter om natten, eller, hvis der er behov for 1-2 døgnspærreperiode, i weekender. Tidspunktet vælges som en afværgeforanstaltning for at genere færrest muligt togrejsende, og undgå større udgifter med at etablere erstatningskørsel for de væsentlig flere rejsende på hverdage.

Da de berørte strækninger er dobbeltsporede, kan spærringer i forbindelse med anlægsprojektet etableres enten i et, eller i begge spor. Hvis kun det ene spor spærres, vil det om natten stort set ikke give forstyrrelser for togtrafikken. I weekender kan der også køres på et spor, men det kræver ofte, at der som afværgeforanstaltning aflyses tog, således at f.eks. passagerer i regionaltog må skifte til IC-tog eller ICLyntog, der så køres forbi arbejdspladsen som de eneste tog.

Har anlægsprojektet behov for weekendspærringer af begge spor, f.eks. i forbindelse med indskubning af en ny bro under banen, kræver dette erstatningskørsel forbi arbejdsstedet med togbusser.

Generne for togpassagerer vurderes ikke at blive større end ved almindelige vedligeholdelsesopgaver på strækningen, der primært rammer weekendtrafikken med indskrænket togtrafik eller erstatningskørsel. Det vurderes ikke nødvendigt med længere spærringer, der vil påvirke hverdagstrafikken.

#### 2.1.2 Driftsfasen

Der vil i den efterfølgende driftsfase ikke være trafikale gener for banetrafikken som følge af Ny bane *Hovedgård - Hasselager*. Etablering vil give varige forbedringer af banetrafikken kapacitet på den Østjyske Længdebane, og vil samtidig give markant kortere rejsetid for de ICLyntog, der skal køre direkte mellem Horsens og Aarhus uden stop på den mere direkte banestrækning.

Central linjeføring er kortest med 23,35 km, derefter kommer Vestlig linjeføring med 23,62 km og Østlig linjeføring er længst med 24,68 km. Vælges Sydøstligt alternativ bliver linjeføringerne 0,2 km længere.

## 2.2 Vejtrafik

---

### 2.2.1 Anlægsfasen

I forbindelse med anlægsarbejderne vil det primært være anlæg af broer samt tilpasninger af vejanlæg i tilslutning til de nye broer, der vil skabe gener for vejtrafikken, mens arbejder med bygning af selve banen ikke vil genere vejtrafikken.

Anlæg af nye vejbroer og jernbanebroer på trafikerede, samt mindre befærdede veje kan i de fleste tilfælde etableres uden at forstyrre vejtrafikken nævneværdigt. Her vil vejtrafikken kun blive berørt i anlægsfasen, når interimveje eller nye veje skal tilsluttes eksisterende veje, hvilket vil ske under korte lukninger af disse. Der bliver også ved enkelte veje nødvendigt at indskrænke vejbaner, og ved nogle veje må der etableres interimveje i begrænsede perioder.

For Vestlig linjeføring etableres omkørsel for Krogstrupvej på 1,5 km via Nygårdsvej/Gammel Horsensvej og for Lethenborgvej på 2 km via Nordvejen og Lervejen.

For Central linjeføring etableres omkørsel for Krogstrupvej på 1,5 km via Nygårdsvej/Gammel Horsensvej og på Fastrupvej indsnævres broen i en kortere periode.

For Østlig linjeføring etableres omkørsel for Krogstrupvej på 1,5 km via Nygårdsvej/Gammel Horsensvej.

For Sydøstligt alternativ etableres omkørsel for Vedsletvej på 300 m.

Ved st. 23+650 for Østlig linjeføring anvendes gammel og ny Skovgårdsvej som en omvej på 500 m for Ingerslevvej i anlægsfasen. Den øgede trafik ved byggepladsen med tunge køretøjer kan gøre skoletrafikken usikker i anlægsperioden. Der skal ved detailprojekteringen findes tiltag, der kan sikre de bløde trafikanter via Skovgårdsvej.

I forbindelse med interimveje og tilkørsler til arbejdspladser, hvor midlertidig belægnings og ændrede kurveforløb kombineres med en øget trafik fra byggepladser, kan der opstå farlige situationer for især de bløde trafikanter. Ved detailplanlægning skal det sikres, at ind- og udkørsler fra arbejdspladser, samt interimveje med arbejdskørsel sikres tilstrækkelig for skolebørn og andre bløde trafikanter. Der er skolevej ved arbejdspladserne for Helmesvej, Krøruplundvej, Vedsletvej, Lykkegårdsvej og Hovvejen for Vestlig linjeføring. For Central linjeføring er der skolevej ved arbejdspladserne ved Helmesvej, Krøruplundvej, Vedsletvej, Onstedvej, Solbjerg Hovedgade og Solbjerg Hedevej. Desuden for arbejdspladserne ved Helmesvej, Krøruplundvej, Vedsletvej, Bøgeskovvej, Drammelstrupvej, Østergårdsvej, og Tisetvej for Østlig linjeføring. For Sydøstligt alternativ er der skoletrafik ved Krøruplundvej og Kirkedalsvej.

Ved Vestlig linjeføring vil der være to længere omvejskørsler i anlægsfasen mod en omvejskørsel på Central og Østlig linjeføring. Vælges Sydøstligt alternativ erstattes for alle linjeføringer én længere omvejskørsel med én anden kortere omvejskørsel.

Ved Østlig linjeføring er der otte, ved Central linjeføring syv og ved Vestlig linjeføring seks arbejdspladser, hvor de bløde trafikanter skal sikres. Vælges Sydøstligt alternativ vil der for alle linjeføringer være to arbejdspladser mindre, hvor de bløde trafikanter skal sikres.

### **2.2.2 Driftsfasen**

Efter etablering af den nye bane og når broanlæggene står færdige, vil vejtrafikken på det overordnede vejnet have de samme vilkår som i dag eller bedre. Derimod vil linjeføringerne afskære nogle ejendomme fra deres sædvanlige adgangsveje.

Lukning af mindre befærdede veje og adgangsveje vil selv med etablering af nye erstatningsveje medføre omkørsel på fra få 100 m til 1,5 km. Hver af omkørslerne vil berøre få ejendomme og vurderes at medføre en ubetydelig påvirkning af de trafikale forhold i området.

Herudover vil lukning af Lervejen st. 14+020 for Vestlig og Central linjeføring medføre omkørsel på 2 km. Lervejen er en adgangsvej mellem to ejendomme med en årsdøgntrafik på under 50 biler. Omkørslen vurderes at påvirke to ejendomme og at medføre en ubetydelig påvirkning af de trafikale forhold i området.

Lukning af Helmesvej st. 102+360 for biltrafik på Sydøstligt alternativ kan medføre omvej via ny Engmarksvej på op til 1 km. Helmesvej er en mindre befærdet vej med en årsdøgntrafik skønnet til 500, som forbinder Ås med Gl. Århusvej. Ås er en mindre landsby, og omkørslen vurderes at medføre en mindre påvirkning af de trafikale forhold i området.

Det vurderes, at der for at afværge generne ved en ny jernbane etableres afværgeforanstaltninger så vejtrafikken i driftsfasen vil være svarende til nuværende forhold.

Sammenfattende så lukkes tre krydsende kommuneveje på Østlig linjeføring mod to kommuneveje på Vestlig og Central linjeføring. På Vestlig og Central linjeføring medfører lukningerne en større omvejskørsel. For Central linjeføring foretages en større omlægning af vejnettet i og ved Solbjerg. Vælges Sydøstligt alternativ lukkes yderligere tre krydsende kommuneveje for alle linjeføringer. Den ene erstattes dog af en ny tværgående forbindelse.



# 3 Lovgrundlag

De trafikale forhold projekteres efter gældende banenormer og vejregler.

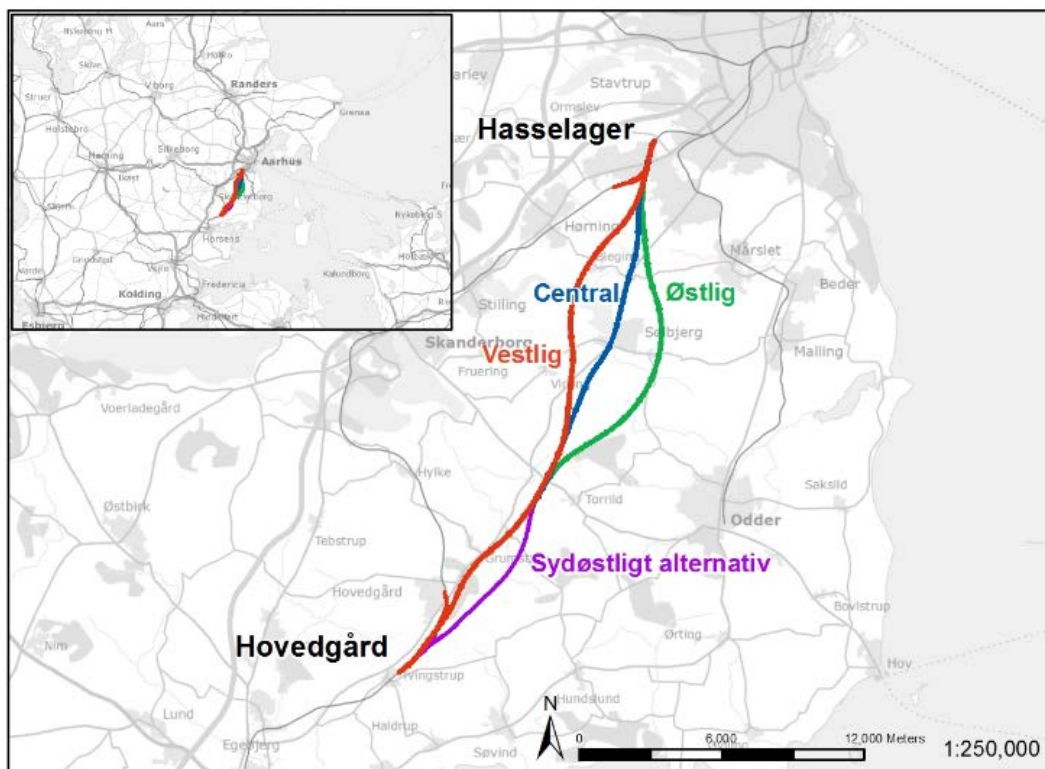
# 4 Baggrund og metode

## 4.1 Baggrundsinformation om projektet

Projektet omhandler en ca. 23 km ny, dobbeltsporet bane fra Hovedgård til Hasselager. Banen bliver elektrificeret og bygges med mulighed for at køre op til 250 km/t.

Der er udarbejdet tre forslag til linjeføring for *Ny bane Hovedgård - Hasselager*. De tre forslag til linjeføring indgår ligeværdigt i VVM-redegørelsen.

På den første del af strækningen fra Hovedgård og frem til vest for Torrild går forslagene til linjeføring gennem Hovedskov og Vedslet. På denne strækning er der en alternativ linjeføring øst om Hovedskov og øst om Assendrup og Vedslet, kaldet **Sydøstligt alternativ**. Det sydøstlige alternativ kan anvendes i kombination med alle tre forslag til linjeføring.



Herefter forløber de tre forslag til linjeføring således:

- **Vestlig linjeføring** forløber vest for Solbjerg og passerer Stilling-Solbjerg Sø på en bro. Linjeføringen passerer tæt forbi Hvilsted samt øst om Vurring og vest om Blegind. Den vestlige linjeføring er ca. 23,6 km lang.
- **Central linjeføring** forløber gennem Solbjerg by tæt ved Gl. Århusvej. Linjeføringen passerer gennem Solbjerg mellem byen og

Solbjerg Sø og passerer tæt forbi byerne Hvilsted og Tiset. Den centrale linjeføring er med ca. 23,4 km det korteste af de tre forslag.

- **Østlig linjeføring** forløber umiddelbart øst for Solbjerg, hvor den passerer vest om Astrup Kirke. Linjeføringen passerer tæt forbi byerne Ravnholt og Tiset. Den østlige linjeføring er med ca. 24,7 km det længste af de tre forslag.

De tre forslag til linjeføring sluttet til den eksisterende bane syd for Aarhus ved Hasselager.

Den centrale linjeføring undersøges både med og uden etablering af station i Solbjerg. Med en station vil der fra Solbjerg Hovedgade etableres adgang til en forplads ved stationen. Det eksisterende stisystem i området omlægges og tilpasses stationen. Der etableres perroner med en længde på 240 meter med mulighed for en senere udvidelse op til 320 meter lange perroner.

Eksisterende veje og stier, som forslagene til linjeføring går på tværs af, føres over eller under den nye bane. Enkelte steder kan det være nødvendigt at omlægge eksisterende veje. Banen passerer landskabets terrænforskelle på dæmning eller i afgravning. Der etableres landskabsbroer, hvor terræn- og miljøforhold nødvendiggør det. De steder, hvor banen passerer landskabet i terræn, vil tracebredden være ca. 20 meter. På nogle strækninger vil banen passere i afgravninger op til 15 meter dybe, og på andre strækninger på dæmninger med en højde op til 15 til 20 meter, og banens bredde vil variere alt efter om banen forløber i terræn, afgravning eller på dæmning.

## 4.2 Metode

---

### 4.2.1 Banetrafik

De eksisterende trafikale forhold for togtrafikken på strækningen Horsens - Aarhus er gennemgået.

Den eksisterende passagertrafik er vurderet på baggrund af operatørernes K16 køreplan. Herved fastlægges konsekvensen for banetrafikken ved hhv. nat-, enkeltspor-, samt totalspærringer i anlægsfasen.

Ud fra trafikale spærringsscenerier, der viser hvordan trafikken kan afvikles i anlægsfasen, samt det forventede spærringsbehov ved etablering af udfletningsanlæg og broer ved Helmesvej og Hovedvejen, er de trafikale gener for passagertrafikken på bane i anlægsperioden vurderet.

I driftsfasen vurderes den nye jernbanes påvirkning af passagertrafikken og muligheder for evt. godstrafik.

### 4.2.2 Vejtrafik

De eksisterende trafikale forhold for vejtrafikken på strækningen Horsens - Aarhus er gennemgået. Den eksisterende trafik er beskrevet på baggrund af oplysninger fra kommunerne samt tilgængelig information om busruter.

Påvirkning af vejtrafik er efterfølgende vurderet for hhv. anlægs- og driftsfase.

Der er modtaget oplysninger om krydsende vejes årsdøgn-trafik fra følgende kommuner:

Horsens Kommune

- Ingen

Odder Kommune [1]:

- Krogstrupvej
- Nygårdsvej

Skanderborg Kommune

- Ingen

Aarhus Kommune [2], [3]:

- Haldshavevej
- Torrildvej
- Rasborgvej
- Drammelstrupvej
- Østergårdsvej
- Tisetvej
- Ravnholtvej
- Kildegårdsvej
- Tingskoven
- Landevejen
- Hovvejen
- Skovgårdsvej
- Ingerslevvej
- Hovedvejen

Der foreligger ikke trafiktællinger for øvrige krydsende veje og de er derfor skønnet på baggrund af sammenlignelige vejes trafiktal i området.

Midttrafiks Rute- og zonekort samt køreplaner ligger til grund for registrerede busruter [4]. Om skolebuskørsel er der kun modtaget oplysninger fra Horsens kommune [5]. Bustrafikken på landruterne i de berørte vejkrydsninger er generelt begrænset. De kendte buslinjer er angivet i skemaerne i afsnit 5.2.

De fleste broanlæg etableres, hvor der i dag ikke findes jernbane. De trafikale konsekvenser for vejtrafikken er beskrevet kort over tre varianter: Ingen spærring, interimsvej eller nærmest mulige omkørsel.

For eksisterende broer ved udfletningsanlæg i Hovedgård og i Hasselager, hvor der skal udføres anlægsarbejde, er den trafikale løsning specificeret i afsnit 6.4.1.

Vejene er i fagnotatet klassificeret sådan:

- Trafikerede veje:
- Veje med en årsdøgntrafik større end 2.000 defineres i dette fagnotat som trafikerede veje.
  
- Mindre befærdede veje:
- Veje med en årsdøgntrafik mindre end 2.000 defineres i dette fagnotat som mindre befærdede veje.

Vurderinger af projektets konsekvenser for trafikken er baseret på modtagne trafiktal, samt oplysninger om skoleveje, bustrafik, by/landzone samt hastighedsgrænser jf. kapitel 5.

Påvirkningerne er, hvor det er relevant, vurderet hhv. ubetydelig, mindre, moderat eller væsentlig. Skalaen anvendes såvel for negative som for positive effekter. Vurderingerne er beskrevet i kapitel 6 for påvirkninger i anlægsfasen og kapitel 7 for driftsfasen.

For at bestemme påvirkningen anvendes erfaringer, eksisterende viden, beregninger, modellering og sund fornuft. Vurderingerne baseres på en kombination af kriterierne grad af forstyrrelse, vigtighed, sandsynlighed og varighed/reversibilitet.

Ved væsentlig og moderat påvirkning skal afværgeforanstaltninger implementeres i muligt omfang, og bevirke at påvirkningen reduceres til mindre eller ubetydelig.

# 5 Eksisterende forhold

## 5.1 Banetrafik

---

Strækningen befares primært med passagertog. Således kører i dag kun i mindre omfang godstog på strækningen.

Ifølge Banedanmarks strækningsoversigter (TIB) hedder strækningen 23, Fredericia – Aarhus. Strækningen indgår i TEN-T-nettet (Det Transeuropæiske transportnet). Strækning 23 har følgende specifikationer:

- Strækningen Horsens - Aarhus er dobbeltsporet
- Strækningshastigheden er 160 km/t
- Togsæt med dokumenteret lav påvirkning af sporet dog 180 km/t
- Banen er fjernstyret
- Banen er udstyret med togkontrolanlæg (ATC)
- Banen er ikke elektrificeret

Banen mellem Horsens og Skanderborg betjenes kun af DSB.

Banen mellem Skanderborg og Aarhus betjenes af flere operatører, således kører såvel DSB som Arriva tog på banen. I Skanderborg forgrener banen sig mod syd i retning Horsens og Herning.

Persontrafikken på de to berørte strækningstykker er i K16 som følger:

- Horsens – Skanderborg (Fra start af udfletningsanlæg st. 66+950 til slut st. 71+500)<sup>1</sup>
  - Regionaltog: 1-2 hver time
  - IC-tog: 1 hver time
  - ICLyntog 1 hver time
- Skanderborg - Aarhus H (Fra slut af udfletningsanlæg st. 97+450 til start i st. 100+250)<sup>1</sup>
  - Regionaltog: 2-4 hver time
  - IC-tog: 1 hver time
  - ICLyntog 1 hver time

## 5.2 Vejtrafik

---

Herunder i Tabel 1 - Tabel 4 er de eksisterende trafikale forhold for de berørte veje gennemgået, hvor forslagene til linjeføringer krydser eksisterende veje. Forholdene er gennemgået for trafikerede veje, mindre befærdede veje, adgangsveje (oftest grusveje) og markveje (grusveje). Der kan dog findes

---

<sup>1</sup> Eksisterende banestationeringer for TIB-strækning 23.

private markveje, som ikke er registreret i dette fagnotat. Buslinjer, samt hastighedsbegrænsninger, der ikke følger by/landzonereglen, er angivet.

Vestlig linjeføring er gennemgået i Tabel 1, Central linjeføring i Tabel 2, Østlig linjeføring i Tabel 3 og Sydøstligt alternativ i Tabel 4.

Stationering	Kommune	Vej	Tværsnit (rabat, vej, rabat) [m]	Årsdøgntrafik	By zone	Vejbeskrivelse
2+350	Horsens	Helmesvej	1,2-5,0-2,3	500 (skønnet)	Nej	Mindre befærde vej. Forbinder Ås med Gl. Århusvej. Skolevej.
5+000	Horsens	Krøruplundvej	1,5-6,0-1,5	200 (skønnet)	Nej	Mindre befærde. Forbinder ca. 10 ejendomme med Gl. Århusvej. Skolevej. Skolebusser 633+635.
5+320	Horsens	Skovvej i Hovedskov	1-2,7-1	0 (skønnet)	Nej	Hjulspor for skovmaskiner
6+100	Horsens	Privat fællesvej	1-2,7-1	<50 (skønnet)	Nej	Grusvej til en ejendom.
6+500	Horsens	Grumstrupvej, adgangsvej	1,7-3,0-1,7	<50 (skønnet)	Nej	Grusvej til en ejendom.
6+620	Horsens	Gl. Århusvej, adgangsvej	1,0-3,1-0,5	100 (skønnet)	Nej	Grusvej til fire ejendomme.
7+500	Horsens	Gl. Århusvej, adgangsvej	1-2,7-1	<50 (skønnet)	Nej	Grusvej til en ejendom.
8+010	Horsens	Vedsletvej	1,0-4,2-1,0	500 (skønnet)	Nej	Mindre befærde vej. Forbinder Vedslet med Gl. Århusvej. Hastighedsbegrænsning 50 km/t. Skolevej. Skolebus linje 635.
8+430	Horsens	Assendrupvej	1-2,7-1	<50 (skønnet)	Nej	Grusvej til en ejendom.
8+650	Horsens	Assendrupvej	1-2,7-1	<100 (skønnet)	Nej	Privat fællesvej og adgangsvej.
8+830	Odder	Krogstrupvej	1,0-5,1-0,7	1.246 (2012)	Nej	Mindre befærde vej der forbinder Krogstrup med Gl. Århusvej.
10+740	Odder	Nygårdsvej	2,9-7,0-3,0	5.343 (2016)	Nej	Trafikeret vej mellem Odder og Skanderborg. Buslinje 331.
11+350	Odder	Haldshavevej Markvej	1-2,7-1	0 (skønnet)	Nej	Markvej
11+600 til 11+900	Skanderborg	Markvej	1-2,7-1	0 (skønnet)	Nej	Markvej til Lillehoved skov

Station-ering	Kom-mune	Vej	Tværsnit (rabat, vej, rabat) [m]	Årsdøgn-traffic	By zone	Vejbeskrivelse
12+850	Aarhus	Lethenborgvej adgangsvej		<50 (skønnet)	Nej	Adgangsvej til ejendom
12+970	Aarhus	Lethenborgvej	1,7-5,0-1,0	500-1.000 (skønnet)	Nej	Mindre befærde vej mellem landsbyerne Skårup og Hvilsted.
14+020	Aarhus	Lervejen	1,5-3,5-1,5	<50 (skønnet)	Nej	Adgangsvej mellem ejendomme (markvej).
14+860	Skander-borg	Adgangsvej Olsgård	1-2,7-1	<50 (skønnet)	Nej	Adgangsvej til én ejendom.
15+050	Skander-borg	Gl. Horsensvej	1,3-7,3-1,5	5.000 (skønnet)	Nej	Trafikeret vej, vejnummer 433 fra Horsens til Aarhus.
15+280	Skander-borg	Adgangsvej Gl. Horsensvej	1-2,7-1	<50 (skønnet)	Nej	Adgangsvej til én ejendom.
15+450	Skander-borg	Toftegårdsvej	0	0	Nej	Lukket vej
15+600	Skander-borg	Adgangsvej- Virringvej	1-2,7-1	200 (skønnet)	Nej	Privat fællesvej til en ejendom samt mellem ejendomme. (Markvej)
15+920	Skander-borg	Virringvej	1,5-5,0-1,5	1.000 (skønnet)	Nej	Mindre befærde vej mellem Virring og vej 433.
16+500	Aarhus	Lykkegårdsvej	1,3-5,0-1,3	500 (skønnet)	Nej	Mindre befærde vej mellem Virring og Fastrup. Buslinje 202
17+540	Skander-borg	Fastrupvej	1,8-5,5-1,0	500 (skønnet)	Nej	Mindre befærde vej mellem Solbjerg, Vitved og Stilling. Skolevej.
17+910	Skander-borg	Søgårdsvej	1-2,7-1	<50 (skønnet)	Nej	Adgangsvej til én ejendom.
19+270	Skander-borg	Søvejen	1,4-4,4-1,8	500 (skønnet)	Nej	Mindre befærde vej mellem Blegind og Hørning.
19+820	Skander-borg	Sti fra Mosevej	-	0	Nej	Sti til Blegind mose.
20+000	Skander-borg	Adgangsvej Blegindvej	1-2,7-1	<50 (skønnet)	Nej	Adgangsvej på matrikel 11c.
20+320	Skander-borg	Blegindvej	2,0-5,4-1,0 +2,0 m cykelsti og 0,5 m rabat	1.000 (skønnet)	Nej	Mindre befærde vej og skolevej med cykelsti mellem Blegind og Hørning. Hastighedsbegrænsning 50 km/t.
20+450	Skander-borg	Adgangsvej Blegindvej	1,3-3,5-0,3	100 (skønnet)	Nej	Adgangsvej til én ejendom.



Stationering	Kommune	Vej	Tværsnit (rabat, vej, rabat) [m]	Årsdøgntrafik	By zone	Vejbeskrivelse
20+890	Skanderborg	Langballevej	1-2,7-1	100 (skønnet)	Nej	Adgangsvej til to ejendomme.
22+120	Aarhus	Hovvejen	1,6-4,8-1,6	3.000 (2015)	Nej	Trafikeret vej mellem Kolt og vej 433. Skolevej.
22+650	Aarhus	Ingerslevvej	1,5-5,0-1,5	300 (2009)	Nej	Mindre befærdeet fordelingsvej.
25+180	Aarhus	Stibro syd for Hovedvejen	0-3-0	-	Ja	Cykelsti Aarhus-Skanderborg
25+210	Aarhus	Skanderborgv. (Hovedvejen)	2,5-11-2,5	11.600 (2015)	Ja	Trafikeret vej, vejnummer 170 Skanderborg – Aarhus. Skolevej. Buslinjerne 109+200.

Tabel 1. Eksisterende trafikale forhold for Vestlig linjeføring.

Stationering	Kommune	Vejkrydsning	Tværsnit (rabat, vej, rabat) [m]	Årsdøgntrafik	By zone	Vejbeskrivelse
0+500 – 12+000	Som Vestlig linjeføring jf. Tabel 1					
13+000	Aarhus	Lethenborgvej	1,5-4,5-1,5	500-1.000 (skønnet)	Nej	Mindre befærdeet vej mellem landsbyerne Skårup og Hvilsted.
14+030	Aarhus	Lervejen	1,5-3,0-1,5	500-1.000 (skønnet)	Nej	Mindre befærdeet vej mellem landsbyerne Svinsager og Hvilsted.
14+800	Aarhus	Nordvejen	2,0-5,0-1,0	500-1.000 (skønnet)	Nej	Mindre befærdeet fordelingsvej.
15+550	Aarhus	Adgangsvej Kærsgård	1-2,7-1	<50 (skønnet)	Nej	Adgangsvej til ejendom Nordvejen nr. 4.
15+800	Aarhus	Onstedvej	2,0-5,7-2,0	1.100 (2006)	Nej	Mindre befærdeet fordelingsvej til Onsted. Skolevej.
16+600	Aarhus	Troddalsvej	1,7-3,3-1,6	200 (skønnet)	Nej	Mindre befærdeet fordelingsvej.
16+650	Aarhus	Solbjerg Hovedgade	2,0-6,1-1,9	3.300 (2015)	Ja	Trafikeret byvej. Skolevej. Buslinje 202.
17+120	Aarhus	Fastrupvej	0,5-11,6-0,5 (heraf fortove 3,6)	1.000 (skønnet)	Ja	Trafikeret vej fra boligområde med ca. 200 ejendomme, samt trafik fra landsbyerne Fastrup og Vitved. Skolevej.

Stationering	Kommune	Vejkrydsning	Tværsnit (rabat, vej, rabat) [m]	Årsdøgntrafik	By zone	Vejbeskrivelse
17+900	Aarhus	Solbjerg Hovedgade	2,5-9,75-0,75 (heraf fortov 1,95)	3.300 (2015)	Ja	Trafikeret byvej. Skolevej. Buslinje 202.
17+970	Aarhus	Solbjerg Hedevej	2,5-11,5-0,0 (heraf fortov 2,5)	2.000 (skønnet)	Ja	Trafikeret byvej. Skolevej.
18+080	Aarhus	Søvangsvej	1,5-5,3-1,0	500-1.000 (skønnet)	Ja	Mindre befærdeet forbindelsesvej til Solbjerg Hovedgade. Skolevej.
18+770	Aarhus	Gl. Horsensvej (gammelt hovedvejs-tracé)	2,5-8,0,2,5	500-1.000 (skønnet)	Nej	Mindre befærdeet parallelvej med Landevejen. Skolevej.
20+000	Aarhus	Blegindvej	1,7-6,0-1,0	500-1.000 (skønnet)	Nej	Mindre befærdeet forbindelsesvej til Blegind.
19+000-20+000	Aarhus	Landevejen	1,0-8,2-1,3	7.600 (2012)	Nej	Trafikeret vej (433) Horsens-Aarhus. Buslinje 202.
21+020	Aarhus	Hovvejen	1,6-4,8-1,6	2.700 (2015)	Nej	Trafikeret vej fra Kolt til Landevejen (433).
22+280	Aarhus	Ingerslevvej	1,5-5,0-1,5	600 (2009)	Nej	Mindre befærdeet fordelingsvej vest for Tranbjerg.
24+920	Som Vestlig linjeføring st. 25+180 jf. Tabel 1.					
24+950	Som Vestlig linjeføring st. 25+210 jf. Tabel 1.					

Tabel 2. Eksisterende trafikale forhold for Central linjeføring.

Stationering	Kommune	Vejkrydsning	Tværsnit (rabat, vej, rabat) [m]	Årsdøgntrafik	By zone	Vejbeskrivelse
0+500 – 10+730	Som Vestlig linjeføring jf. Tabel 1					
11+250	Aarhus	Haldshavevej (syd)	0,7-3,3-1,0	0 (skønnet)	Nej	Markvej.
12+490	Aarhus	Haldshavevej (nord)	0,7-3,3-1,0	0 (skønnet)	Nej	Markvej.
13+470	Aarhus	Torrildvej	0,6-3,5-0,7	125 (2016)	Nej	Mindre befærdeet vej.
14+800	Aarhus	Rantzausgave vej	1,1-4,8-1,1	500 (skønnet)	Nej	Mindre befærdeet vej.
15+750	Aarhus	Rasborgvej	1,6-3,6-1,6	750 (2008)	Nej	Forbindelsesvej mellem Onsted og Balle.

Stationering	Kommune	Vejkrydsning	Tværsnit (rabat, vej, rabat) [m]	Årsdøgntrafik	By zone	Vejbeskrivelse
16+670	Aarhus	Bøgeskovvej	1,0-4,5-1,2	1.000 (skønnet)	Nej	Forbindelsesvej mellem Onsted og Ask-Ballen. Skolevej.
17+490	Aarhus	Drammelstrupvej	1,5-4,5-1,2	900 (2015)	Nej	Forbindelsesvej mellem Solbjerg og landsbyer sydøst herfor. Skolevej.
18+100	Aarhus	Østergårdsvej	1,0-6,0-1,0	1.200 (2007)	Nej	Forbindelsesvej fra Solbjerg til Ask mod vest. Skolevej
18+580	Aarhus	Mustrupvej	1,0-5,0-1,0	500 (skønnet)	Nej	Forbindelsesvej Astrup-Mustrup.
19+770	Aarhus	Adgangsvej Tisetvej (syd)	1-2,7-1	<50 (skønnet)	Nej	Adgangsvej til én ejendom.
20+240	Aarhus	Adgangsvej Tisetvej (nord)	1-2,7-1	<50 (skønnet)	Nej	Adgangsvej til fire ejendomme.
20+540	Aarhus	Tisetvej	1,0-5,0-1,0	1.700 (2015)	Nej	Forbindelsesvej Tiset-Malling. Skolevej
21+400	Aarhus	Ravnholtvej	2,0-5,0-2,0	2.000 (2008)	Nej	Forbindelsesvej fra Ravnholt til Gl. Horsensvej. Hastighedsbegrænsning 50 km/t.
21+850	Aarhus	Kildegårdsvej	1,5-4,3-1,3	500 (2008)	Nej	Forbindelsesvej fra Ravnholt til Landevejen.
22+190	Aarhus	Tingskoven	3,0-6,0-3,0	1.000 (2012)	Nej	Mindre befærdet vej, der forløber parallel med Landevejen (433).
22+400	Aarhus	Landevejen	1,4-8,0-1,4	7.600 (2012)	Nej	Trafikeret vej (433) Horsens-Aarhus. Buslinje 202.
23+500	Aarhus	Skovgårdsvej	1,1-4,8-1,1	200 (2009)	Nej	Mindre befærdet vej fra Ingerslev mod Landevejen i retning syd. Skolevej
23+650	Aarhus	Ingerslevvej	1,5-5,0-1,5	400 (2009)	Nej	Mindre befærdet vej gennem Ingerslev. Skolevej.
24+550	Aarhus	Adgangsvej Jegstrupvej	1-2,7-1	<50 (skønnet)	Nej	Adgangsvej til én ejendom.
26+220	Som Vestlig linjeføring st. 25+180 jf. Tabel 1.					

Stationering	Kommune	Vejkrydsning	Tværsnit (rabat, vej, rabat) [m]	Årsdøgntrafik	By zone	Vejbeskrivelse
26+250	Som Vestlig linjeføring st. 25+210 jf. Tabel 1.					

Tabel 3. Eksisterende trafikale forhold for Østlig linjeføring.

Stationering	Kommune	Vejkrydsning	Tværsnit (rabat, vej, rabat) [m]	Årsdøgntrafik	By zone	Vejbeskrivelse
102+400	Horsens	Helmesvej	1,2-5,0-2,3	500 (skønnet)	Nej	Vejen forbinder Ås med Gl. Århusvej. Skolevej.
103+310	Horsens	Adgangsvej Engmarksvej	1-2,7-1	<50 (skønnet)	Nej	Adgangsvej til én ejendom.
103+420	Horsens	Engmarksvej	2,2-4,4-2,0	200 (skønnet)	Nej	Mindre befærde vej mellem Ås og Hovedgård. Bus ruter 633 og 635.
103+980	Horsens	Adgangsvej Engmarksvej	1-2,7-1	<50 (skønnet)	Nej	Adgangsvej til én ejendom.
105+100	Horsens	Krøruplundvej	1,5-6,0-1,5	200 (skønnet)	Nej	Mindre befærde vej mellem Hovedgård og Hadrup. Skolevej.
107+610	Horsens	Kirkedalsvej	1,0-4,2-1,0	500 (skønnet)	Nej	Mindre befærde vej mellem Vedslet og Gangsted. Skolevej.
107+900	Horsens	Hadrupvej	0,75-4,2-0,75	300 (skønnet)	Nej	Mindre befærde vej mellem Vedslet og Hadrup.
108+100	Horsens	Markvej	1-2,7-1	0 (skønnet)	Nej	Markvej
108+250	Horsens	Adgangsvej Hadrupvej	1-2,7-1	<50 (skønnet)	Nej	Grusvej mellem ejendomme med egne udkørsler.
108+750	Horsens	Markvej eller adgangsvej	1-2,7-1	<50 (skønnet)	Nej	Markvej eller Adgangsvej til 1-2 ejendomme.
109+150	Odder	Krogstrupvej	1,1-5,0-1,4	1.246 (2013)	Nej	Mindre befærde vej mellem Assendrup og Torriid.

Tabel 4. Eksisterende trafikale forhold for Sydøstligt alternativ.

# 6 Konsekvenser og afværgeforanstaltninger i anlægsfasen – midlertidige påvirkninger

## 6.1 Påvirkninger banetrafik

---

Trafikken i K16 på delstrækningen Horsens - Aarhus H tillader umiddelbart ca. 1½ times togfrit interval ved udfletningsanlæggene om natten til forberedende arbejder og totalspæringer uden gene for banetrafikken. Da strækningen fra Horsens til Aarhus er dobbeltsporet, er der desuden gode muligheder for at udvide spæringsperioderne med enkeltspordrift om natten og i weekender med begrænsede konsekvenser.

Generne for togpassagerer vurderes ikke at blive større end ved almindelige vedligeholdelsesopgaver på strækningen, der primært rammer weekendtrafikken med indskrænket togtrafik eller erstatningskørsel.

Broer på den eksisterende banestrækning Horsens - Aarhus H, der skal ombygges, indskrænker sig til en jernbanebro ved Helmesvej i Horsens Kommune og en vejbro ved Hovedvejen i Aarhus Kommune, der er fælles for alle linjeføringer.

Der ventes ikke behov for spæringer af længere varighed end 2-3 dage ad gangen i forbindelse med indbygning af fire nye sporskifter, samt indskubning af rammebro for ny underføring ved Helmesvej st. 2+330. Den sammenlagte spæringsperiode ved weekendspæringer estimeres til 12-20 dage.

## 6.2 Påvirkninger vejtrafik

---

I anlægsfasen skal der tilføres en større mængde råstoffer og ressourcer i form af beton, stål og granitskærver mv. til anlægsområdet, der skal anvendes ved projektet til etablering af bl.a. brokonstruktioner, bandedæmninger, kontrabanketter, nye spor, ledningsmaster, vejanlæg mv. En del af de materialer, der anvendes til etablering af sporanlægget, bl.a. skinner, sveller, skærver og kabler mv., vil blive fremført til arbejdspladserne med skinneløsende materiel direkte fra leverandør. De øvrige råstoffer og ressourcer skal tilføres med lastbiler ad eksisterende veje.

I det omfang afgravet jord kan genindbygges i projektet eller udlægges på nærliggende landbrugsjord vil transporten ske ad anlægsvejen langs banen. Overskydende jord, der skal anvendes udenfor projektet, vil blive transporteret ad eksisterende veje.

Transporten af ressourcer og materialer samt jord på lastbiler vil ske ved arbejdspladser jævnt fordelt langs hele strækningen. Da der kun er få større trafikerede veje i området, vil en større del af transporterne komme til at ske via de mindre befærdede veje. Lastbiltrafikken kan i perioder med intensiv tilførsel af materialer være moderat på såvel de større trafikerede som de mindre befærdede veje og medføre gener for de øvrige trafikanter.

I forbindelse med anlægsarbejderne vil det primært være anlæg af broer samt tilpasninger af vejanlæg i tilslutning til de nye broer, der vil genere vejtrafikken, mens arbejder med bygning af selve banen ikke vil genere vejtrafikken.

I Tabel 5 - Tabel 8 er det for de berørte veje gennemgået, om de skal forventes spærret samt hvilke omkørselsløsninger der planlægges. Desuden er der redegjort for, hvorledes adgangsveje til ejendomme bliver påvirket af anlægsarbejderne.

Det er forudsat, at to naboveje ikke lukkes samtidig, således at en planlagt omkørsel ikke også lukkes. Dette vil der skulle være opmærksomhed på i efterfølgende faser af projektet, hvor der udføres stadiplan for anlægsarbejdets gennemførelse.

Følgende veje forventes lukket i anlægsperioden for Vestlig linjeføring:

- Krogstrupvej st. 8+830 - i stedet benyttes Nygårdsvej/Gl. Horsensvej
- Lethenborgvej st. 12+970 - Lervejen holdes åben indtil Lethenborgvej er åben igen
- Et antal grusveje (ved adgangsveje etableres erstatningsveje)

Følgende veje forventes lukket i anlægsperioden for Central linjeføring:

- Krogstrupvej st. 8+830 - i stedet benyttes Nygårdsvej/Gl. Horsensvej
- Blegindvej st. 20+050 – i stedet benyttes Solbjerg Søvej st. 18+800
- Et antal grusveje - ved adgangsveje etableres erstatningsveje

Følgende veje forventes lukket i anlægsperioden for Østlig linjeføring:

- Krogstrupvej st. 8+830 - i stedet benyttes Nygårdsvej/Gl. Horsensvej
- Et antal grusveje - ved adgangsveje etableres erstatningsveje

Følgende veje forventes lukket i anlægsperioden for Sydøstligt alternativ:

- Kirkedalsvej, st. 107+610 - Hadrupvej st. 107+900 holdes åben, mens Kirkedalsvej etableres
- Et antal grusveje - ved adgangsveje etableres erstatningsveje

Midlertidige lukninger af veje med tilhørende omkørsel annonceres i de lokale medier og direkte til de berørte beboere, der således bliver grundigt informeret om ændrede forhold.

De forventede påvirkninger af de trafikale forhold i anlægsfasen er beskrevet således:

- Vestlig linjeføring i Tabel 5
- Central linjeføring i Tabel 6
- Østlig linjeføring i Tabel 7
- Sydøstligt alternativ i Tabel 8

Stationering	Kommune	Vej	Krydsning af bane	Konsekvenser for vejtrafik
2+350 flyttes til 2+330	Horsens	Helmesvej	Under	Ny rammebro opføres 20 m syd for eksisterende bro. Vejtrafikken opretholdes i anlægsfasen. Skoletrafik kan blive sikkerhedsmæssigt udsat pga. øget arbejdsrelateret trafik. Se også afsnit 6.4.1.
5+000 flyttes til 4+930	Horsens	Krøruplundvej	Over	Trafikken opretholdes på eksisterende vej. Skoletrafik kan blive sikkerhedsmæssigt udsat pga. øget arbejdsrelateret trafik ved byggepladsen. Ny vejadgang til Krøruplundvej nr. 1 etableres.
5+320	Horsens	Skovvej i Hovedskov	-	Afbrydes.
6+100	Horsens	Privat fællesvej Gl. Århusvej	-	Afbrydes når ny bro i st. 6+300 står klar. Ingen spærringer. Ny privat fællesvej anlægges for adgang til ejendommen Gl. Århusvej nr. 36.
6+300	Horsens	Ny Grumstrupvej, Privat fællesvej	Over	Bro opføres forskudt fra private fællesveje. Ingen spærringer.
6+500	Horsens	Adgangsvej Grumstrupvej	-	Afbrydes når ny bro i st. 6+300 står klar. Ingen spærringer. Ny privat fællesvej til Grumstrupvej for adgang til Gl. Århusvej nr. 86 anlægges.
6+620	Horsens	Adgangsvej Gl. Århusvej	-	Afbrydes når ny bro i st. 6+300 står klar. Ingen spærringer. Ny privat fællesvej langs banen til Grumstrupvej anlægges for adgang for ejendommene GL.

Stationering	Kommune	Vej	Krydsning af bane	Konsekvenser for vejtrafik
				Århusvej nr. 38, 40, 42, 46, 48.
7+500	Horsens	Adgangsvej Gl. Århusvej	-	Afbrydes når ny bro i st. 6+300 står klar. Ingen spærringer. Ny privat fællesvej anlægges langs banen fra Grumstrupvej til GL. Århusvej nr. 50.
8+010 flyttes til 8+030	Horsens	Vedsletvej	Over	Trafikken opretholdes i anlægsfasen via interimsvvej. Skoletrafik kan blive sikkerhedsmæssigt udsat pga. øget arbejdsrelateret trafik.
8+430	Horsens	Assendrupvej	-	Bygningerne på Assendrupvej nr. 10 nedrives og vejen afbrydes. Ny adgangsvej kan etableres via adgangsvej til Vedsletvej nr. 2.
8+650	Horsens	Assendrupvej	-	Vejen afbrydes efter etablering af ny adgangsvej Ingen spærring.
8+830	Horsens	Krogstrupvej	Over	Krogstrupvej lukkes for gennemkørsel under anlæg af bro. Omkørsel på 1,5 km sker via Nygårdsvej/Gl Horsensvej.
10+730	Odder	Nygårdsvej	Over	Trafikken opretholdes i anlægsfasen via interimsvvej. Ingen spærringer. Adgang til transformerstation etableres.
11+350	Odder	Haldshavevej (syd) markvej	-	Vejen afbrydes.
11+600 til 11+900	Skanderborg	Markvej	-	Der etableres en ny grusvej til regnvandsbassin, hvorfra markvej kan tilkobles.
12+850	Aarhus	Lethenborgvej, adgangsvej	-	Privat adgangsvej afbrydes. Der etableres en ny adgang for ejendommene Lethenborgvej nr. 3, 5 og 9 langs østsiden af banelinjen til Lethenborgvej. Ingen spærring.



Stationering	Kommune	Vej	Krydsning af bane	Konsekvenser for vejtrafik
12+970	Aarhus	Lethenborgvej	Over	Lethenborgvej lukkes for gennemkørsel under anlæg af bro. Omkørsel sker via Nordvejen og Lervejen. Omvej ca. 2 km.
14+020	Aarhus	Lervejen	-	Vejen afbrydes permanent. Nye vendepladser etableres.
14+860	Skanderborg	Adgangsvej Olsgård	-	Adgangsvej afbrydes og omlægges.
15+050 flyttes til 15+130	Skanderborg	Gl. Horsensvej	Under	Bro opføres nord for vej. Trafikken kan opretholdes på eksisterende vej. Ingen spærring. Ny adgangsvej anlægges langs banen til Gl. Horsensvej for ejendommene Gl. Horsensvej nr. 211, 219 og 219B.
15+280	Skanderborg	Adgangsvej Gl. Horsensvej	-	Vejen afbrydes og ny adgangsvej for ejendommen Gl. Horsensvej nr. 214 anlægges langs banen til Virringvej. Ingen spærring. Kan kortvarigt blive generet af arbejdskørsel. Omvej 700 m.
15+450	Skanderborg	Toftegårdsvej	-	Er lukket allerede.
15+600	Skanderborg	Adgangsvej-Virringvej	-	Vejen afbrydes og ny adgangsvej for ejendommen Gl. Horsensvej nr. 102 anlægges langs banen til Virringvej. Ingen spærring. Kan kortvarigt blive generet af arbejdskørsel.
15+920 flyttes til 15+950	Skanderborg	Virringvej	Under	Bro opføres nord for vej. Trafikken kan opretholdes på eksisterende vej. Ingen spærring.
16+500 flyttes til 16+600	Aarhus	Lykkegårdsvej	Over	Bro opføres nord for eksisterende vej. Skoletrafik kan blive sikkerhedsmæssigt udsat pga. øget arbejdsrelateret trafik.

Stationering	Kommune	Vej	Krydsning af bane	Konsekvenser for vejtrafik
17+540	Skanderborg	Fastrupvej	Under	Bro opføres i vejens nuværende placering. Trafikken opretholdes via interimsvej. Ingen spærringer, men skoletrafikken kan blive generet af anlægsarbejdet.
17+910	Skanderborg	Søgårdsvej	-	Vejen afbrydes. Ny adgangsvej etableres langs banen til Fastrupvej.
19+250	Skanderborg	Søvejen	Under	Bro opføres syd for vej. Trafikken opretholdes på eksisterende vej via nordlig interimsvej. Søvejen 21 og 22 får nye adgangsveje. Ingen spærring.
19+800	Skanderborg	Sti fra Mosevej	Under	Der etableres en stitunnel. Passage til mosen opretholdes under anlæg.
20+000	Skanderborg	Adgangsvej Blegindvej	-	Stien afbrydes.
20+320 flyttes til 20+280	Skanderborg	Blegindvej	Under	Bro opføres syd for vej. Trafikken kan opretholdes på eksisterende vej. Ingen spærring. Skoletrafik kan blive sikkerhedsmæssigt udsat pga. øget arbejdsrelateret trafik.
20+450	Skanderborg	Adgangsvej Blegindvej		Afbrudt. Ny adgangsvej anlægges langs banen til Blegindvej.
20+890	Skanderborg	Langballevej		Afbrydes. Ny adgangsvej anlægges langs banen til Blegindvej. Ingen spærring.
22+120	Aarhus	Hovvejen	Over	Bro opføres i eksisterende vejtrace. Trafikken opretholdes i anlægsfasen via interimsvej. Ingen spærringer. Skoletrafik kan blive sikkerhedsmæssigt udsat pga. øget arbejdsrelateret trafik. Der etableres nye adgangsveje til hhv. ejendommene Hovvejen nr. 9 og Hovvejen nr. 13, 15 og 17.

Stationering	Kommune	Vej	Krydsning af bane	Konsekvenser for vejtrafik
22+650 flyttes til 22+600	Aarhus	Ingerslevvej	Over	Bro opføres i eksisterende vejtrace. "Gammel og ny Skovgårdsvej" Hovvejen anvendes som omvej for Ingerslevvej i anlægsfasen. Omvej 1,8 km for gennemkørende trafik på Ingerslevvej.
22+900	Aarhus	Bering-Beder vejen	Over	Broen etableres ved indskubning alternativt anlægges en interimsvej.
25+180	Aarhus	Stibro syd for Hovedvejen	Over	Eksisterende stibro udskiftes med ny længere bro samme sted. Stitrafik henvises kortvarigt til Hovedvejen under udskiftning. Se afsnit 6.4.1.
25+210	Aarhus	Skanderborgvej (Hovedvejen)	Over	Eksisterende bro bibeholdes uændret. Der etableres en ny bro 30 m øst for eksisterende. Under anlægget indskrænkes antal vejbaner, men spærring forventes ikke. Se afsnit 6.4.1

Tabel 5. Påvirkning af trafikale forhold i anlægsfasen for Vestlig linjeføring.

Stationering	Kommune	Vej	Krydsning af bane	Konsekvenser for vejtrafik
0+500 – 11+900	Som Vestlig linjeføring jf. Tabel 5			
12+750	Aarhus	Adgangsvej Lethenborgvej	-	Adgangsvej afbrydes, da ejendommene Lethenborgvej 5 og 9 eksproprieres.
12+990	Aarhus	Lethenborgvej	Over	Lethenborgvej lukkes for gennemkørsel under anlæg af bro. Omkørsel sker via Nordvejen og Lervejen. Omvej ca. 2 km.
14+030	Aarhus	Lervejen	-	Vejen afbrydes permanent. Ny vendeplads etableres vest for banen.
14+400 – 15+200	Aarhus	Nordvejen	-	Nordvejen forlægges mod øst over 800 m. Adgangsveje til Nordvejen nr. 8 og 12 afbrydes. Ny adgangsvej fra Onstedvej anlægges.

Stationering	Kommune	Vej	Krydsning af bane	Konsekvenser for vejtrafik
				Ingen spærringer.
15+550	Aarhus	Adgangsvej Nordvejen	-	Adgangsvej til Nordvejen nr. 4 og 6 afbrydes. Ny adgangsvej anlægges fra Onstedvej.
15+800	Aarhus	Onstedvej	Over	Overføring etableres i eksisterende vej. Trafikken opretholdes i anlægsfasen via interimsvej. Ingen spærringer Skoletrafik kan blive sikkerhedsmæssigt udsat pga. øget arbejdsrelateret trafik. Vest for banen anlægges 1,1 km ny adgangsvej fra Onstedvej.
16+600	Aarhus	Trolddalsvej	-	Trolddalsvej forlægges mod øst og tilsluttes Solbjerg Hovedgade i et T-kryds. Ingen spærringer.
16+650	Aarhus	Solbjerg Hovedgade	Over	Solbjerg Hovedgade føres over banen i et S-forløb. I anlægsfasen opretholdes trafikken via interimsvej. Ingen spærringer Skoletrafik kan blive sikkerhedsmæssigt udsat pga. øget arbejdsrelateret trafik.
17+120	Aarhus	Fastrupvej	Over	Nuværende bro på Fastrupvej nedrives og føres lidt nordligere over ny bane og forlagt vej (GI Horsensvej). Trafikken kan opretholdes i anlægsperioden, dog med en indsnævring af broen i en kort periode. Skoletrafik kan blive sikkerhedsmæssigt udsat pga. øget arbejdsrelateret trafik.
17+900	Aarhus	Solbjerg Hovedgade	-	Solbjerg Hovedgade forlægges mod øst, hæves og tilsluttes Solbjerg Hedevej. I anlægsfasen opretholdes trafikken via interimsvej. Ingen spærringer Skoletrafik kan blive sikkerhedsmæssigt udsat pga. øget arbejdsrelateret trafik.

Stationering	Kommune	Vej	Krydsning af bane	Konsekvenser for vejtrafik
17+970	Aarhus	Solbjerg Hedevej	Over	<p>Vejen føres over jernbane og Gl. Horsensvej på en ny bro, syd for nuværende vejkryds med Søvangsvej i st. 18+080. Generelt holdes veje åbne for trafik i anlægsfasen. Korte spærringer bliver nødvendige i forbindelse med vejoplægning. Skoletrafik kan blive sikkerhedsmæssigt udsat pga. øget arbejdsrelateret trafik. Adgangsvej til Solbjerg Hovedgade nr. 1 og 3 omlægges fra kommunevejen Solbjerg Hedevej.</p>
18+080 flyttes til 17+970	Aarhus	Søvangsvej	-	<p>Søvangsvej tilsluttes rundkørsel ved Solbjerg Hedevej i st. 17+970. I vejens nuværende kryds med Gl. Horsensvej etableres en ny stiunderføring fra Solbjerg Hedevej. Ny adgangsvej til ejendommene Søvangsvej nr. 1A og 1 fra Søvangsvej.</p>
18+770	Aarhus	Gl. Horsensvej (gammelt hovedvejstracé)	-	<p>Gl. Horsensvej afbrydes ved tilslutning til Landevejen. Der etableres 800 m sti på østsiden af banen for skoletrafikken. Øst for banen etableres en privat fællesvej fra st. 18+870 med tilslutning til Gammel Horsensvej, som giver adgang til ejendommen Gammel Horsensvej nr. 87.</p> <p>Ingen spærringer.</p>
20+000	Aarhus	Blegindvej	Under	<p>Vejen føres under banen til rundkørsel vest for banen med Landevejen. Ingen spærringer.</p>
19+000-20+000 flyttes til 20+200	Aarhus	Landevejen	Under	<p>Over 1.000 m forlægges Landevejen mod vest. Ved Blegindvej etableres ny rundkørsel. Landevejen</p>

Stationering	Kommune	Vej	Krydsning af bane	Konsekvenser for vejtrafik
				krydser banen nordligere i station st. 20+200. Ingen spærringer.
21+020 flyttes til 21+150	Aarhus	Hovvejen	Over	Vejen forlægges mod nord ved krydsning af banen. Ingen spærringer.
22+300 flyttes til 22+250	Aarhus	Ingerslevvej	Over	Vejen forlægges lidt mod syd. Der etableres interimsvej. Ingen spærring.
22+600	Aarhus	Bering-Beder vejen	Over	Broen etableres ved indskubning, alternativt anlægges en interimsvej.
24+920	Som Vestlig linjeføring st. 25+180 jf. Tabel 5.			
24+950	Som Vestlig linjeføring st. 25+210 jf. Tabel 5.			

Tabel 6. Påvirkning af trafikale forhold i anlægsfasen for Central linjeføring.

Stationering	Kommune	Vej	Krydsning af bane	Konsekvenser for vejtrafik
0+500 – 10+730	Som Vestlig linjeføring jf. Tabel 5			
11+250	Odder	Haldshavevej (syd)	-	Markvej afbrydes. Omvej via Nygårdsvej.
12+490	Aarhus	Haldshavevej(nord)	-	Afbrydes. Der etableres vendeplads vest for banen.
13+470	Aarhus	Torrildvej	Over	Bro opføres lidt syd for vej. Der etableres en interimsvej nordom, så trafikken kan opretholdes i anlægsfasen.
14+800	Aarhus	Rantzausgavevej	Over	Bro opføres lidt øst for vej. Der etableres en interimsvej vestom, så trafikken kan opretholdes i anlægsfasen.
15+750	Aarhus	Rasborgvej	-	Afbrydes. Erstatningsvej via ny bro på Bøgeskovvej eller Rantzausgavevej.
16+670 flyttes til 16+340	Aarhus	Bøgeskovvej	Under	Vejen forlægges mod syd. Drammelstrupvej tilsluttes forlagt Bøgeskovvej. Trafikken kan opretholdes på eksisterende vej. Skoletrafik kan blive sikkerhedsmæssigt udsat pga. øget arbejdsrelateret trafik. Ingen spærring.

Stationering	Kommune	Vej	Krydsning af bane	Konsekvenser for vejtrafik
17+480 flyttes til 17+450	Aarhus	Drammelstrupvej	Under	Vejen rettes ud og forlægges mod vest. Trafikken kan opretholdes på eksisterende vej. Skoletrafik kan blive sikkerhedsmæssigt udsat pga. øget arbejdsrelateret trafik. Øst for banen forlægges Drammelstrupvej sydvest om ejendommen Drammelstrupvej nr. 302 over en strækning på ca. 200 m Ingen spærring.
18+100 flyttes til 18+140	Aarhus	Østergårdsvej	Over	Bro opføres nord for vej. Trafikken opretholdes på eksisterende vej via interimsvvej. Skoletrafik kan blive sikkerhedsmæssigt udsat pga. øget arbejdsrelateret trafik. Ingen spærring.
18+690	Aarhus	Mustrupvej	Over	Bro opføres nord for vej. Trafikken opretholdes på eksisterende vej. Adgangsvej for Mustrupvej nr. 3 og 8 samt tilslutning til den eksisterende private fællesvej som adgang for Mustrupvej nr. 5, 7, 9, 11 og 13 tilpasses. Ingen spærring.
19+770	Aarhus	Adgangsvej Tisetvej (syd)	-	Adgangsvej afbrydes. Ny adgangsvej etableres langs banen for ejendommen Tisetvej nr. 62. Genvej 300 m.
20+240	Aarhus	Adgangsvej Tisetvej (nord)	-	Adgangsvej afbrydes. Ny adgangsvej etableres langs banen til bl.a. ejendommen Tisetvej nr. 58.
20+540 flyttes til 20+500	Aarhus	Tisetvej	Under	Bro opføres syd for vej. Trafikken opretholdes nord om via interimsvvej i anlægsfasen. Der etableres ny adgangsvej øst for banen for Tisetvej nr. 29. Skoletrafik kan blive sikkerhedsmæssigt udsat pga. øget arbejdsrelateret trafik.
21+400	Aarhus	Ravnholtvej	Over	Bro opføres syd for vej.

Statio- nering	Kommune	Vej	Krydsning af bane	Konsekvenser for vejtrafik
flyttes til 21+350				Trafikken opretholdes på eksisterende vej. Ingen spærring.
21+850	Aarhus	Kildegårdsvej	-	Vej afbrydes. Der etableres vendepladser.
22+190	Aarhus	Tingskoven	Under	Bro opføres på eksisterende vej. Trafikken opretholdes i anlægsfasen via interimsvej syd om arbejdsstedet. Ingen spærringer
22+340	Aarhus	Landevejen	Under	Bro opføres syd for vej. Trafikken opretholdes på eksisterende vej. Ingen spærring.
23+500	Aarhus	Skovgårdsvej	-	Eksisterende vejtrace afbrydes og forlægges mod øst frem til Ingerslevvej i nord. "Gammel" og "ny" Skovgårdsvej anvendes som omvej for Ingerslevvej i anlægsfasen. Derefter afbrydes "gammel" Skovgårdsvej.  Ingen spærring.
23+650	Aarhus	Ingerslevvej	Over	"Gammel og ny Skovgårdsvej" anvendes som omvej for Ingerslevvej i anlægsfasen. Omvej 500 m for gennemkørende trafik på Ingerslevvej. Skoletrafik blive sikkerhedsmæssigt udsat pga. øget arbejdsrelateret trafik.
23+850	Aarhus	Bering-Beder vejen	Over	Broen etableres ved indskubning, alternativt anlægges en interimsvej.
24+550	Aarhus	Adgangsvej Jegstrupvej	-	Afbrydes og ny adgangsvej anlægges fra Kølsmosevej til ejendommen Jegstrupvej nr. 278.
26+220	Som Vestlig linjeføring st. 25+180 jf. Tabel 5.			
26+250	Som Vestlig linjeføring st. 25+210 jf. Tabel 5.			



Tabel 7. Påvirkning af trafikale forhold i anlægsfasen for Østlig linjeføring.

Stationering	Kommune	Vej	Krydsning af bane	Konsekvenser for vejtrafik
102+360	Horsens	Helmesvej	Under, over og under.	Vejen afbrydes for biltrafik, men opretholdes som sti. Omvej via Tremhøjvej eller Engmarksvej. Biltrafik fra ejendomme på Helmesvej kan få omveje på op til ca. 2 km. Sti føres under ny bane, over udfletningsanlæg og gennem eksisterende underføring. Skoletrafik kan blive sikkerhedsmæssigt udsat pga. øget arbejdsrelateret trafik. Se også afsnit 6.4.1.
103+310	Horsens	Adgangsvej Engmarksvej	-	Afbrydes. Ny adgangsvej anlægges for én ejendom.
103+420 flyttes til 103+400	Horsens	Engmarksvej	Over	Bro opføres vest for vej. Trafikken opretholdes på eksisterende vej. Vest for banen anlægges ny adgangsvej til ejendommen Engmarksvej nr. 31 og ny adgangsvej til ejendommen Engmarksvej nr. 44. Ingen spærringer.
103+980	Horsens	Adgangsvej Engmarksvej	-	Adgangsvej afbrydes og 600 m lang ny adgangsvej til Engmarksvej st. 103+400 anlægges for ejendommen Engmarksvej nr. 48.
105+100 flyttes til 105+050	Horsens	Krøruplundvej	Over	Bro opføres syd for vej. Trafikken opretholdes på eksisterende vej. Skoletrafik kan blive generet ved byggepladsen. Adgangsveje for ejendommene Krøruplundvej nr. 5 og 7 tilpasses. Ingen spærring.
107+610	Horsens	Kirkedalsvej	Over	Bro opføres i vejtraceet. Vejen lukkes for trafik i anlægsperioden. I stedet benyttes Hadrupevej. Skoletrafik kan blive

Stationering	Kommune	Vej	Krydsning af bane	Konsekvenser for vejtrafik
				sikkerhedsmæssigt udsat pga. øget arbejdsrelateret trafik. Midlertidig omvej 300 m.
107+900	Horsens	Hadrupvej	-	Afbrydes efter etablering af bro på Vedsletvej. Asfalteret kommunal erstatningsvej på 500 m anlægges mellem den afbrudte kommunevej Hadrupvej og den private fællesvej Hadrupvej som adgangsvej for ejendommene Hadrupvej nr. 78 og 80.
108+100	Horsens	Markvej Hadrupvej	-	Afbrydes og tilsluttes erstatningsvej for Hadrupvej.
108+250	Horsens	Adgangsvej Hadrupvej	-	Afbrydes. Øst for banen anlægges en kommunevej mellem Vedsletvej og Hadrupvej for adgang for ejendommene Hadrupvej nr. 71 og 89.
108+750	Horsens	Adgangsvej, Krogstrupvej	-	Afbrydes. Ny adgangsvej anlægges øst for banen for ejendommene Hadrupvej nr. 78 og 80.
109+150 flyttes til 109+130	Odder	Krogstrupvej	Under	Bro opføres syd for vej. Trafikken opretholdes i anlægsfasen via interimsvej. Ingen spærringer.

Tabel 8. Påvirkning af trafikale forhold i anlægsfasen for Sydøstligt alternativ.

Der forventes ikke at være behov for trafikomlægninger i anlægsfasen i forbindelse med tilvalget Station i Solbjerg.

### 6.2.1 Arbejdsveje mv.

Der anlægges arbejdsveje langs hele baneanlægget og en række oplagspladser ved broerne i tilknytning til anlægsarbejderne, der fungerer som oplagspladser for materialer og materiel, skurby mm. Det forventes, at der er adgang til arbejdsvejen og de fleste af pladserne fra det offentlige vejnet, men der kan være behov for at etablere adgang via private matrikler for enkelte pladser. Der vil være trafik med arbejds køretøjer fra pladserne til arbejdsstederne ved broerne.

### 6.2.2 Bløde trafikanter

Ved st. 23+650 for Østlig linjeføring anvendes gammel og ny Skovgårdsvej som en omvej på 500 m for Ingerslevvej i anlægsfasen. Den øgede trafik ved

byggepladsen med tunge køretøjer kan gøre skoletrafikken usikker i anlægsperioden. Der skal ved detailprojekteringen findes tiltag, der kan sikre de bløde trafikanter via Skovgårdsvej.

I forbindelse med interimsveje og tilkørsler til arbejdspladser, hvor midlertidige belægninger og ændrede kurveforløb kombineres med en øget trafik fra byggepladser, kan der opstå farlige situationer for især de bløde trafikanter. Der er skolevej ved arbejdspladserne for Helmesvej, Krøruplundvej, Vedsletvej, Lykkegårdsvej og Hovvejen for Vestlig linjeføring, Helmesvej, Krøruplundvej, Vedsletvej, Onstedvej, Solbjerg Hovedgade og Solbjerg Hedevej for Central linjeføring og Helmesvej, Krøruplundvej, Vedsletvej, Bøgeskovvej, Drammelstrupvej, Østergårdsvej, og Tisetvej for Østlig linjeføring. For Sydøstligt alternativ er der skoletrafik ved Krøruplundvej og Kirkedalsvej.

Ved detailplanlægning skal det sikres, at ind- og udkørsler fra arbejdspladser samt interimsveje med arbejdskørsel etableres med tilstrækkelig oversigtsforhold mv. til at sikre trafikikkerheden for skolebørn og andre bløde trafikanter.

### **6.3 Afværgeforanstaltninger i anlægsfasen for banetrafik**

---

I de fleste tilfælde kan banetrafikken afvikles med enkeltspordrift i weekendspærringer mellem togfølgestationerne Horsens – Hovedgård eller Hørning - Aarhus H således:

- Ved enkeltspordrift på strækningen Horsens - Hovedgård må regionaltoget fra Fredericia vendes i Horsens og passagerer viderebefordres med IC-tog eller ICLyntog.
- Ved enkeltspordrift på strækningen Hørning - Aarhus H må regionaltoget fra Herning og Fredericia vendes i Skanderborg og passagerer viderebefordres med IC-tog eller ICLyntog.
- Under totalspærringer (f.eks. om natten eller i weekender) må alle togpassagerer befordres med togbusser mellem Horsens og Skanderborg, eller mellem Skanderborg og Aarhus. Særlige busser indsættes for at betjene Hørning station. Rejsende til Viby J kan benyttet letbanen fra Aarhus H.

## 6.4 Afværgeforanstaltninger i anlægsfasen for vejtrafik

---

### 6.4.1 Eksisterende broanlæg

Ved jernbanebroen ved Helmesvej i Horsens Kommune og ved vejbroen ved Hovedvejen i Aarhus Kommune, der er fælles for alle linjeføringer, beskrives behovet for afværgeforanstaltninger for vejtrafik.

#### **Jernbanebro ved Helmesvej i Horsens Kommune:**

På Vestlig, Central og Østlig linjeføring opretholdes vejtrafikken. Der opføres en nye bro syd for den nuværende. Der er derfor ikke behov for afværgeforanstaltninger.

På Sydøstligt alternativ opretholdes Helmesvej indtil ny tværgående forbindelse Engmarksvej er etableret.

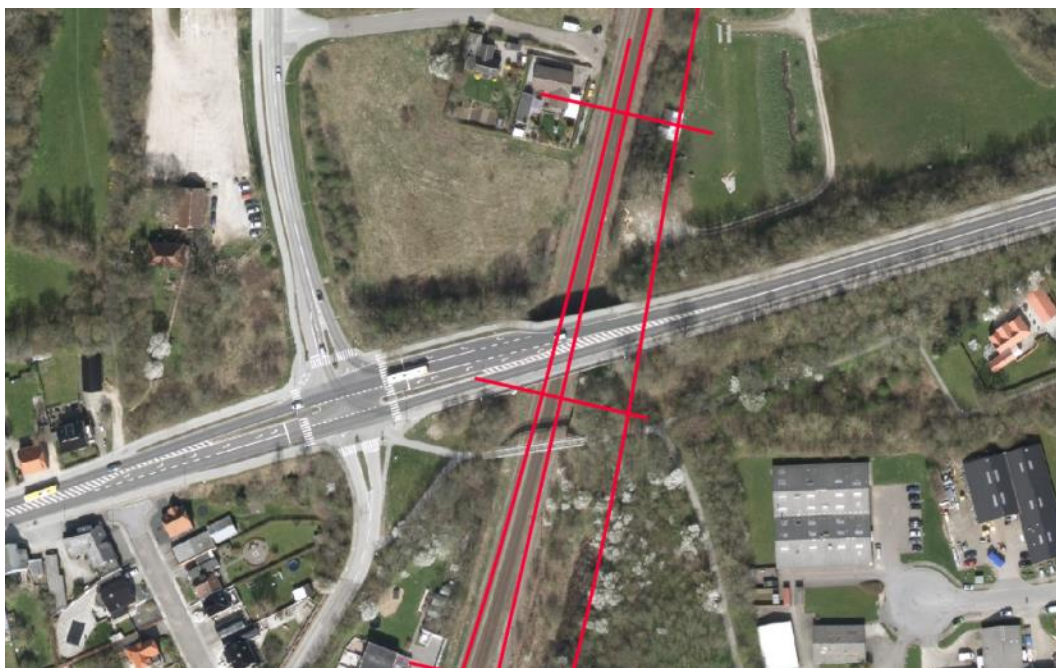
#### **Vejbro ved Hovedvejen i Aarhus Kommune:**

Hovedvejen er en trafikeret vej med en årsdøgntrafik på 11.600 (2015). Vejen befares af buslinjerne 109 og 200.

Eksisterende vejoverføring forbliver uændret, da den opfylder behovene for tre af de i alt fire kommende elektrificerede spor. Det fjerde spor føres under Hovedvejen under en ny vejbro ca. 30 m øst for nuværende vejoverføring.

Vejtrafikken forventes afviklet på en sådan måde, at der kan opretholdes trafik i et spor i begge retninger på Skanderborgvej, i det omfang det er muligt, da eneste mulige omvejskørsel er via motorvej E45. Det må forventes, at anlægsarbejderne vil forsinke vejtrafikken i anlægsfasen.

Stibroen ca. 30 m syd for vejbroen udskiftes med en ny, der kan række over alle kommende spor. Det vil være muligt at passere broen i anlægsfasen. Broen vil kun kortvarigt være utilgængelig i forbindelse med. udskiftningen.



Figur 1. Skanderborgvej i st. 25+210 (Vestlig linjeføring) er en trafikeret indfaldsvej til Aarhus. Rød linje er Vestlig linjeføring og udfletningsspor for eksisterende bane. Linjen i midten er Vestlig linjeføring.

#### 6.4.2 Nye broanlæg

Anlæg af nye vejbroer og jernbanebroer på trafikerede, samt mindre befærdede veje kan i de fleste tilfælde etableres uden at forstyrre vejtrafikken nævneværdigt. Her vil vejtrafikken kun blive berørt i anlægsfasen, når interimveje eller nye veje skal tilsluttes eksisterende veje, hvilket vil ske under korte lukninger af disse. Der bliver også ved enkelte veje nødvendigt at indskrænke vejbaner og ved nogle veje må der etableres interimveje i begrænsede perioder.

I få tilfælde er omvejskørsler nødvendige i anlægsfasen:

For Vestlig linjeføring etableres omkørsel for Krogstrupvej på 1,5 km via Nygårdsvej/Gammel Horsensvej og for Lethenborgvej på 2 km.

For Central linjeføring etableres omkørsel for Krogstrupvej på 1,5 km via Nygårdsvej/Gammel Horsensvej og på Fastrupvej indsnævres eksisterende bro i en kortere periode.

For Østlig linjeføring etableres omkørsel for Krogstrupvej på 1,5 km via Nygårdsvej/Gammel Horsensvej.

For Sydøstligt alternativ etableres omkørsel for Kirkedalsvej på 300 m.

For en del lokalveje og private adgangsveje bliver der omvejskørsler efterhånden som anlægsarbejderne skrider frem, men de bliver i de fleste tilfælde permanente og er derfor behandlet i afsnit 7 om varige påvirkninger.

De veje, der i anlægsperioden forventes at blive holdt åbne ved hjælp af interimsvveje, er listet i Tabel 9.

Vestlig linjeføring	Central linjeføring	Østlig linjeføring	Sydøstligt alternativ
Helmesvej Vedsletvej Nygårdsvej Landevejen Fastrupvej Søvejen Blegindvej Hovvejen Bering Beder vejen*	Helmesvej Vedsletvej Nygårdsvej Lethenborgvej Onstedvej Solbjerg Hovedgade Ingerslevvej Bering Beder vejen*	Helmesvej Vedsletvej Nygårdsvej Torrildvej Rantzausgavevej Drammelstrupvej Østergårdsvej Tisetvej Ravnholtvej Tingskoven Bering Beder vejen*	Krogstrupvej

Tabel 9. Veje hvor der i anlægsperioden etableres interimsvveje. \* Broen for Bering Beder vejen etableres eventuelt i stedet ved indskubning.

#### 6.4.3 Bløde trafikanter

I forbindelse med planlægning og etablering af interimsvvej skal der tages behørigt hensyn til både kørende, cyklende og gående trafik, herunder især skoletrafik.

Ved detailplanlægning skal det desuden sikres, at ind- og udkørsler fra arbejdspladser samt interimsvveje med arbejdskørsel etableres med tilstrækkelig oversigtsforhold mv. til at sikre trafiksikkerhed for skolebørn og andre bløde trafikanter.

## 6.5 Konsekvensvurdering for anlægsfasen

Generelt vurderes anlægsarbejderne på vejinfrastrukturen at kunne etableres med begrænsede gener for biltrafikken.

I forbindelse med anlægsfasen holdes vejene i muligt omfang åbne gennem anlægsperioden, og der etableres interimsvveje ved en række broer jf. Tabel 9. Dog lukkes de i Tabel 10 angivne veje i anlægsperioden.

Vestlig linjeføring	Central linjeføring	Østlig linjeføring	Sydøstligt alternativ
Krogstrupvej Lethenborgvej	Krogstrupvej Fastrupvej Blegindvej	Krogstrupvej	Kirkedalsvej

Tabel 10. Veje der lukkes midlertidigt i anlægsperioden.

Adgangsveje til ejendomme kan i korte perioder blive påvirket i anlægsfasen under etablering af nye permanente adgangsveje. Omlægning af adgangsveje

vil generelt kunne ske på få dage og vil berøre få ejendomme, således at påvirkningen af trafikken i området vil være ubetydelig.

Ved Vestlig linjeføring vil der være to længere omvejskørsler i anlægsfasen mod en omvejskørsel på Central og Østlig linjeføring. Vælges Sydøstligt alternativ erstattes for alle linjeføringer én længere omvejskørsel med én anden kortere omvejskørsel.

For bløde trafikanter vurderes det, at der ved detailprojekteringen kan findes tiltag, der kan sikre en rimelig skolevej ved Ingerslevvej for Østlig linjeføring samt skabe god trafiksikkerhed for skolebørn og andre bløde trafikanter ved arbejdspladser og interimsveje, således at påvirkningen af de trafikale forhold for de bløde trafikanter vil være mindre.

Ved Østlig linjeføring er der otte, ved Central linjeføring syv og ved Vestlig linjeføring seks arbejdspladser, hvor de bløde trafikanter skal sikres. Vælges Sydøstligt alternativ vil der for alle linjeføringer være to arbejdspladser mindre, hvor de bløde trafikanter skal sikres.

# 7 Konsekvenser og afværgeforanstaltninger i driftsfasen – varige påvirkninger

## 7.1 Påvirkninger banetrafik

---

Etablering af *Ny bane Hovedgård - Hasselager* vil give varige forbedringer af banekapaciteten på den Østjyske Længdebane, der kan føre frem til en markant kortere rejsetid på strækningen mellem Horsens og Aarhus.

Såfremt der ikke etableres flyover (udfletningsanlæg ude af niveau), vil konsekvensen blive, at der opstår flaskehalse ved udfletningsanlægget for den nye og eksisterende bane i Hovedgård og Hasselager. Tog vil undertiden blive standset før udfletninger når modkørende tog skal passere til den anden strækning, med forsinkelser til følge.

## 7.2 Påvirkninger vejtrafik

---

Når projektet er gennemført, vil der være ændringer for vejtrafikken i forhold til i dag. For de fleste veje vurderes generne som mindre eller ubetydelige.

På de trafikerede veje og de fleste mindre befærdede veje vil trafikken køre uændret, men med nye broer over eller under jernbanen. Få mindre befærdede veje og adgangsveje vil være lukket permanent ved krydsningen af den nye jernbane. Trafikanterne henvises til nærtliggende erstatningsveje.

I Tabel 11 er anført hvilke mindre befærdede veje, der lukkes permanent.

Vestlig linjeføring	Central linjeføring	Østlig linjeføring	Sydøstligt alternativ
Lervejen	Lervejen Gammel Horsensvejs tilslutning til Landevejen	Haldshavevej Rasborgvej Kildegårdsvej	Helmesvej  Hadrupvej to steder

Tabel 11. Mindre befærdede veje der lukkes permanent ved banen.

Adskillige adgangsveje til private ejendomme vil dog være påvirket af nye omveje i relation til krydsning af den nye jernbane.

I det efterfølgende gennemgås de trafikale ændringer i driftsfasen for de berørte veje.



De forventede permanente påvirkninger af de trafikale forhold er beskrevet for Vestlig linjeføring i Tabel 12, Central linjeføring i Tabel 13, Østlig linjeføring i Tabel 14 og Sydøstligt alternativ i Tabel 15.

Stationering	Kommune	Vejkrydsning	Tværsnit ny vej (rabat, vej, rabat) [m]	Varige konsekvenser
2+350 flyttes til 2+330	Horsens	Helmesvej	1,5-6,0-1,5	Ny vejadgang til Helmesvej 6 med en omvej på ca. 200 m.
5+000 flyttes til 4+930	Horsens	Krøruplundvej	1,5-6,0-1,5	Engmarksvej forlægges mod øst og tilsluttes Krøruplundvej i et T-kryds. Ny vejadgang til Krøruplundvej nr. 1 med en omvej på ca. 200 m.
5+320	Horsens	Skovvej i Hovedskov	-	Afbrudt. Skovmaskiner kører via Krøruplundvej.
6+100	Horsens	Adgangsvej GI Århusvej	1,5-6,0-1,5	Afbrudt. Adgang via ny privat fællesvej til forlagt Grumstrupvej. Omvej 200 m for ejendommen GI. Århusvej nr. 36.
6+300	Horsens	Adgangsvej Ny Grumstrupvej Privat fællesvej	0,75-4,5-0,75	Ny bro for syv ejendomme: GI. Århusvej nr. 36, 38, 40, 42, 46, 48, 50.
6+500	Horsens	Adgangsvej Grumstrupvej	-	Afbrudt. Adgang via ny privat fællesvej til forlagt Grumstrupvej. Omvej 200 m for GI. Århusvej nr. 38.
6+620	Horsens	Adgangsvej GI Århusvej	-	Afbrudt. Ny privat fællesvej langs banen til Grumstrupvej for ejendommene. Omvej 400 m for GI. Århusvej nr. 40, 42, 46, 48.
7+500	Horsens	Adgangsvej GI Århusvej	-	Afbrudt. Ny privat fællesvej langs banen fra Grumstrupvej. Omvej 1,3 km for GI. Århusvej nr. 50.

Stationering	Kommune	Vejkrydsning	Tværsnit ny vej (rabat, vej, rabat) [m]	Varige konsekvenser
8+010 flyttes til 8+030	Horsens	Vedsletvej	1,5-6,0-1,5	Vejadgang til Vedsletvej nr. 9 tilpasses.
8+430	Horsens	Assendrupvej	-	Ny adgangsvej til Assendrupvej nr. 10 kan etableres via adgangsvej til Vedsletvej nr.2. Omvej ca. 500 m.
8+650	Horsens	Assendrupvej	-	Afbrudt. To ejendomme Krogstrupvej nr. 167 og 169 får ny adgangsvej via ny bro på Krogstrupvej. Omvej 600 m mod syd.
8+830	Horsens	Krogstrupvej	1,5-6,0-1,5	Ingen gener
10+730	Odder	Nygårdsvej	2,0-7,0-2,0	Ingen gener
11+350	Odder	Haldshavevej (syd) markvej	-	Afbrydes, hvilket kan genere markarbejde.
11+600 til 11+900	Skanderborg	Markvej	-	Ingen gener (erstatningsvej til regnvandsbassin).
11+900	Skanderborg	Markvej	-	Ingen gener (erstatningsvej til regnvandsbassin).
12+850	Aarhus	Lethenborgvej, privatvej	-	Afbrydes. Ny adgang for ejendommene Lethenborgvej nr. 3, 5 og 9. Omvej 500 m.
12+970	Aarhus	Lethenborgvej	1,5-6,0-1,5	Ingen gener.
14+020	Aarhus	Lervejen	-	Afbrudt. Omvej for ejendommene Lervejen nr. 9, 27 og 29 op til 2 km.
14+860	Skanderborg	Adgangsvej Olsgård	-	Afbrydes for Gl. Horsensvej nr. 219 og 219B. Ny adgangsvej. Omvej 1 km.
15+050 flyttes til 15+130	Skanderborg	Gl. Horsensvej	2,0-8,0-2,0	Ny adgangsvej fra ejendomme Gl. Horsensvej nr. 211, 219 og 219B
15+280	Skanderborg	Adgangsvej Gl. Horsensvej	-	Ny adgangsvej for ejendom Gl. Horsensvej

Statio- nering	Kommune	Vejkrydsning	Tværsnit ny vej (rabat, vej, rabat) [m]	Varige konsekvenser
				nr. 214 langs banen til Virringvej. Omvej 700 m
15+450	Skanderborg	Toftegårdsvej	-	Ingen gener.
15+600	Skanderborg	Adgangsvej- Virringvej	-	Ny adgangsvej for ejendom Virringvej nr. 102 langs banen til Virringvej. Omvej 200 m.
15+920 flyttes til 15+950	Skanderborg	Virringvej	1,5-6,0-1,5	Ingen gener.
16+500 flyttes til 16+600	Aarhus	Lykkegårdsvej	1,5-6,0-1,5	Ingen gener. Lykkegårdsvej nr. 55 og 99 får tilpasset adgangsvej.
17+540	Skanderborg	Fastrupvej	1,5-6,0-1,5	Ingen gener.
17+910	Skanderborg	Søgårdsvej	-	Afbrydes. Ny adgangsvej for ejendom Søgårdsvej nr. 9. Omvej 400 m
19+250	Skanderborg	Søvejen	1,5-6,0-1,5	Omvej 300 m for Søvejen 21 og 22.
19+800	Skanderborg	Sti fra Mosevej	Stitunnel	Opretholder adgang til Blegind mose
20+000	Skanderborg	Adgangsvej Blegindvej	-	Lukket.
20+320 flyttes til 20+280	Skanderborg	Blegindvej	1,5-6,0-2,0 + 2,0 m cykelsti og 1,0 m rabat	Ingen gener. Blegindvej nr. 43 og 45 får tilpasset adgangsvej.
20+450	Skanderborg	Adgangsvej Blegindvej	-	Afbrydes. Syv ejendomme, herunder Blegindvej nr. 47, 49 og 51 får ny adgangsvej. Omvej ca. 300 m.
20+890	Skanderborg	Langballevej	-	Afbrydes. Ejendommene Langballevej nr. 4, 6 og 8 får omvej på ca. 700 m via Blegindvej.
22+120	Aarhus	Hovvejen	1,5-6,0-1,5	Der etableres nye adgangsveje til ejendommene Hovvejen nr. 9, 13, 15 og 17.

Stationering	Kommune	Vejkrydsning	Tværsnit ny vej (rabat, vej, rabat) [m]	Varige konsekvenser
22+650 flyttes til 22+600	Aarhus	Ingerslevvej	1,5-6,0-1,5	
22+900	Aarhus	Bering –Beder vejen	2,0-12,5-2,0	Ingen gener
25+180	Aarhus	Stibro syd for Hovedvejen	0,5-3,0-0,5	Ingen gener. Længere bro
25+210	Aarhus	Skanderborgvej (Hovedvejen)	2,5-11-2,5	Ingen gener. Uændret.

Tabel 12. Påvirkning af trafikale forhold i driftsfasen for Vestlig linjeføring.

Stationering	Kommune	Vejkrydsning	Tværsnit ny vej (rabat, vej, rabat) [m]	Varige konsekvenser
0+500 – 11+900	Som Vestlig linjeføring jf. Tabel 10			
12+750	Aarhus	Adgangsvej Lethenborgvej	-	Ingen gener. Ejendommene Lethenborgvej nr. 5 og 9 eksproprieres.
12+990	Aarhus	Lethenborgvej	1,5-6,0-1,5	Ingen gener
14+030	Aarhus	Lervejen	-	Afbrydes. Omvej 2 km for ejendommene Lervejen nr. 9, 27 og 29
14+400 – 15+200	Aarhus	Nordvejen	-	Ejendommene Nordvejen nr. 4, 8 og 12 er afskåret fra Nordvejen og benytter i stedet en 1,1 km ny adgangsvej til Onstedvej i nord. Omvej mod syd op til 2 km. Ny kort adgangsvej til Nordvejen nr. 1 og 6 Omvej mellem genboer op til 1,5 km.
15+550	Aarhus	Adgangsvej Nordvejen	-	Omvej via Onstedvej 700 m i retning syd for ejendommen Nordvejen 4.
15+800	Aarhus	Onstedvej	1,5-6,0-1,5	Onstedvej får ingen gener. En 1,1 km ny adgangsvej (grusvej) fra Onstedvej til ejendommene Nordvejen nr. 4, 8 og 12 vest for banen vil give en omvej mod syd på op til 2 km.

Stationering	Kommune	Vejkrydsning	Tværsnit ny vej (rabat, vej, rabat) [m]	Varige konsekvenser
16+600	Aarhus	Trolddalsvej	1,0-4,5-1,0	Alle (12) ejendomme på Trolddalsvej får en omvej mod Solbjerg på ca. 600 m.
16+650	Aarhus	Solbjerg Hovedgade	1,5-6,0-1,5	Ingen gener
17+120	Aarhus	Fastrupvej	2,0-8,0-2,0	Del af Fastrupvej omlægges. Omvej på ca. 500 m for krydsning af banen for beboere øst for banen.
17+900	Aarhus	Solbjerg Hovedgade	2,0-6,1-1,9	Ingen gener, bedre forhold med ny rundkørsel
17+970	Aarhus	Solbjerg Hedevej	1,75-8,0-1,75	Adgangsvej til Solbjerg Hovedgade nr. 1 og 3 omlagt. Ingen gener, bedre forhold med ny rundkørsel
18+080 flyttes til 17+970	Aarhus	Søvangsvej	1,5-5,3-1,0	Ny adgangsvej til ejendommene Søvangsvej nr. 1A og 1. Ingen gener, bedre forhold med ny rundkørsel.
18+770	Aarhus	Gl. Horsensvej (gammelt hovedvejstracé)	-	Lukkes. Biltrafik får en omvej på 200-1.400 m via Blegindvej.
20+000	Aarhus	Blegindvej	1,5-6,0-1,5	Ingen gener, bedre forhold med ny rundkørsel
19+000 – 20+000 flyttes til 20+200	Aarhus	Landevejen	2,0-8,0-2,0	Ingen gener, bedre forhold med ny rundkørsel
21+020 flyttes til 21+150	Aarhus	Hovvejen	1,5-6,0-1,5	Ny adgangsvej for ejendomme Hovvejen nr. 1, 3 og 5.
22+300 flyttes til 22+250	Aarhus	Ingerslevvej	1,5-6,0-1,5	Tilpasset adgang til ejendommen Ingerslevvej nr. 56.
22+600	Aarhus	Bering-Beder vejen	2,0-12,5-2,0	Ingen gener
24+920	Som Vestlig linjeføring st. 25+180 jf. Tabel 5.			
24+950	Som Vestlig linjeføring st. 25+210 jf. Tabel 5.			

Tabel 13. Påvirkning af trafikale forhold i driftsfasen for Central linjeføring.

I Tilvalg station i Solbjerg vil der ved etablering af en station i Solbjerg på Central linjeføring blive etableret en adgangsvej til stationsforpladsen fra

Solbjerg Hovedgade ved at ekspropriere ejendommen Solbjerg Hovedgade 24.

Stationering	Kommune	Vejkrydsning	Tværsnit ny vej (rabat, vej, rabat) [m]	Varige konsekvenser
0+500 – 11+900	Som Vestlig linjeføring jf. Tabel 10			
11+250	Odder	Haldshavevej (syd)	-	Markvej afbrudt. Omvej ca. 3 km via Nygårdsvej. Begrænset lokal gene.
12+490	Aarhus	Haldshavevej (nord)	-	Vej afbrudt, omvej ca. 5 km via Nørreskovvej. Der etableres vendeplads vest for banen
13+470	Aarhus	Torrildvej	1,5-6,0-1,5	Ingen gener
14+800	Aarhus	Rantzausgavevej	1,5-6,0-1,5	Ingen gener
15+750	Aarhus	Rasborgvej	-	Afbrudt. Omvej op til 1 km for ejendommene Rasborgvej nr. 1, 3 og 14.
16+670 flyttes til 16+340	Aarhus	Bøgeskovvej	1,5-6,0-1,5	Ingen gener, bedre vejforløb.
17+480 flyttes til 17+450	Aarhus	Drammelstrupvej	1,5-6,0-1,5	Omvej for en ejendom Drammelstrupvej nr. 296 og 302 på 900 m.
18+100 flyttes til 18+140	Aarhus	Østergaards vej	1,5-6,0-1,5	Ingen gener
18+690	Aarhus	Mustrupvej	1,5-6,0-1,5	Ingen gener.
19+770	Aarhus	Adgangsvej Tisetvej (syd)	-	Ingen gener. Erstatningsvej for ejendom afkortet med 300 m.
20+240	Aarhus	Adgangsvej Tisetvej (nord)	-	Afbrudt. Erstatningsvej for to ejendomme, bl.a. Tisetvej nr. 58. Omvej mod øst på ca. 500 m.
20+540 flyttes til 20+500	Aarhus	Tisetvej	1,5-6,0-1,5	Omvej på 100 m for Tisetvej nr. 29.
21+400 flyttes til 21+350	Aarhus	Ravnholtvej	1,5-6,0-1,5	Omvej for landsbyen Ravnholt mod vest på 400 m.
21+850	Aarhus	Kildegårdsvej	1,5-4,3-1,3	Omvej til Ravnholt på 800 m ad Ravnholtvej.

Stationering	Kommune	Vejkrydsning	Tværsnit ny vej (rabat, vej, rabat) [m]	Varige konsekvenser
22+190	Aarhus	Tingskoven	1,5-6,0-1,5	Ingen gener
22+340	Aarhus	Landevejen	2,0-8,0-2,0	Ingen gener
23+500	Aarhus	Skovgårdsvej	1,5-6,0-1,5	Afbrudt. Skovgårdsvej nr. 5, 8, 10 og 17 får en omvej på 300 m via den nye bro.
23+650	Aarhus	Ingerslevvej	1,5-6,0-1,5	Ingen gener
23+850	Aarhus	Bering-Bedervejen	2,0-12,5-2,0	Ingen gener
24+550	Aarhus	Adgangsvej Jegstrupvej	-	Afbrudt. Omvej for ejendommen Jegstrupvej nr. 278 mod Aarhus på 1,5 km
26+220	Som Vestlig linjeføring st. 25+180 jf. Tabel 5.			
26+250	Som Vestlig linjeføring st. 25+210 jf. Tabel 5.			

Tabel 14. Påvirkning af trafikale forhold i driftsfasen for Østlig linjeføring.

Stationering	Kommune	Vejkrydsning	Tværsnit ny vej (rabat, vej, rabat) [m]	Varige konsekvenser
102+360	Horsens	Helmesvej	-	Lukket Ved ny bane. Al biltrafik via Helmesvej får omvej via Engmarksvej på op til ca. 1 km. Adgang til Helmesvej nr. 5 og 6 kun via bro for eksisterende bane, hvor der er højdebegrænsning.
103+420 flyttes til 103+400	Horsens	Engmarksvej	1,5-6,0-1,5	Adgangsveje til Engmarksvej nr. 29, 31, 33 og 44 tilpasses.
103+980	Horsens	Adgangsvej Engmarksvej	-	Lukket. Omvej for ejendommen Engmarksvej nr. 48 mod nord på 800 m.
105+100 flyttes til 105+050	Horsens	Krøruplundvej	1,5-6,0-1,5	Ingen gener
107+610	Horsens	Kirkedalsvej	1,5-6,0-1,5	Ingen gener
107+900	Horsens	Hadrupvej	-	Lukket. Omveje på op til 2 km for ejendommene Hadrupvej nr. 78 og 80.

Statio- nering	Kommune	Vejkrydsning	Tværsnit ny vej (rabat, vej, rabat) [m]	Varige konsekvenser
108+100	Horsens	Markvej, Hadstrupvej	-	Markvej tilsluttet Hadstrupvej.
108+250	Horsens	Adgangsvej, Hadstrupvej	-	Lukket. Omvej via Kirkedalsvej mod vest.
108+750	Horsens	Adgangsvej, Krogstrupvej	-	Lukket. Erstatningsvej for ejendommene Hadstrupvej nr. 71, 78, 80 og 89. Omvej via Krogstrupvej eller Hadstrupvej på ca. 500 m
109+150 flyttes til 109+130	Odder	Krogstrupvej	1,5-6,0-1,5	Ingen gener

Tabel 15. Påvirkning af trafikale forhold i driftsfasen for Sydøstligt alternativ.

## 7.3 Afværgeforanstaltninger i driftsfasen

### 7.3.1 Banetrafik

Der vurderes ikke at blive behov for afværgeforanstaltninger for banetrafik.

### 7.3.2 Vejtrafik

For at minimere generne ved den barrierevirkning, som den nye jernbane uvægerlig vil give, når den skærer sig igennem landskabet, etableres forholdsvis mange over- og underføringer langs banen. Alle trafikerede veje, og de fleste mindre befærdede veje bliver forsynet med en krydsning ude af niveau. Hvor dette ikke kan opfyldes ved meget tyndt trafikerede veje (særligt adgangsveje til private ejendomme, markveje og skovveje), afværger afbrydelsen ved etablering af nye erstatningsveje frem til nærmeste over- eller underføring.

### 7.3.3 Banetrafik

Etablering af *Ny bane Hovedgård - Hasselager* vil give varige forbedringer af banekapaciteten på den Østjyske Længdebane, der kan føre frem til en markant kortere rejsetid på strækningen mellem Horsens og Aarhus.

Central linjeføring er kortest med 23,35 km, derefter kommer Vestlig linjeføring med 23,62 km og Østlig linjeføring er længst med 24,68 km. Vælges Sydøstligt alternativ bliver linjeføringerne 0,2 km længere.



### 7.3.4 Vejtrafik

Efter etablering af den nye bane og når broanlæggene står færdige, vil vejtrafikken på det overordnede vejnet have de samme vilkår som i dag eller bedre. Derimod vil linjeføringerne afskære nogle ejendomme fra deres sædvanlige adgangsveje.

Lukning af mindre befærdede veje og adgangsveje vil selv med etablering af nye erstatningsveje medføre omkørsel på fra få 100 m til 1,5 km. Hver af omkørslerne vil berøre få ejendomme og vurderes at medføre en ubetydelig påvirkning af de trafikale forhold i området.

Herudover vil lukning af Lervejen st. 14+020 for Vestlig og Central linjeføring medføre omkørsel på 2 km. Lervejen er en adgangsvej mellem to ejendomme, med en årsdøgntrafik på under 50 biler. Omkørslen vurderes at påvirke to ejendomme og at medføre en ubetydelig påvirkning af de trafikale forhold i området.

Lukning af Helmesvej st. 102+360 for biltrafik på Sydøstligt alternativ kan medføre omvej via ny Engmarksvej på op til 1 km. Helmesvej er en mindre befærde vej med en årsdøgntrafik på skønnet 500, som forbinder Ås med Gl. Århusvej. Ås er en mindre landsby, og omkørslen vurderes at medføre en mindre påvirkning af de trafikale forhold i området.

Det vurderes, at der for at afværge generne ved en ny jernbane etableres afværgeforanstaltninger svarende til nuværende forhold, samt for lokaltrafikken hvad der kan forventes i forhold til befolkningstætheden.

Sammenfattende så lukkes tre krydsende kommuneveje på Østlig linjeføring mod to kommuneveje på Vestlig og Central linjeføring. På Vestlig og Central linjeføring medfører lukningerne en større omvejskørsel. For Central linjeføring foretages en større omlægning af vejnettet i og ved Solbjerg. Vælges Sydøstligt alternativ lukkes yderligere tre krydsende kommuneveje for alle linjeføring. Den ene erstattes dog af en ny tværgående forbindelse.

## 8 Myndighedsbehandling

Anlægsprojektet forudsætter vejmyndighedernes godkendelse af vejlukninger, interimsveje, midlertidige omvejskørsler og permanente vejomlægninger. Desuden må det forventes, at vejmyndighederne vil have særlig fokus på de valgte løsninger for de bløde trafikanter, herunder særligt på skoleveje.

## 9 Kumulative effekter

I forbindelse med et specifikt anlægsprojekt kan nogle påvirkninger vurderes at være mindre væsentlige, men hvis der foregår lignende påvirkninger fra andre nærliggende projekter, kan de måske tilsammen skabe en væsentlig miljøpåvirkning, den såkaldte kumulative effekt.

Afhængig af om og hvornår letbanestrækning langs Skanderborgvej skal anlægges, kan der være tale om kumulativ effekt med den *Ny bane Hovedgård - Hasselager*.

Banedanmark og Skanderborg Kommune holder en tæt dialog omkring samspillet mellem banen og krydsningen med letbanen.

# 10 Overvågning

Der vurderes ikke at være behov for overvågningen af de trafikale forhold grundet anlægsprojektet.

# 11 0-alternativet

0-alternativet er jernbanens trafikale situation, hvis *Ny bane Hovedgård - Hasselager* ikke bliver anlagt. 0-alternativet bruges som reference til miljøvurdering af alle fagemner for de foreslåede linjeføringer. Naboprojekter på den eksisterende strækning så som *Elektrificering og hastighedsopgradering Fredericia - Aarhus* og *Signalprogrammet (ERTMS)* forudsættes at blive udført.

Trafiksituationen i 0-alternativet er fremskrevet til år 2030.

I dag kører dagligt cirka 130 persontog mellem Horsens og Aarhus på den eksisterende strækning over Skanderborg. Rejsetiden er i dag mellem 28 og 31 minutter afhængig af togets standsningsmønster.

Uden en ny bane mellem Hovedgård og Hasselager vil al togtrafik fortsat skulle køre ad den eksisterende bane. Rejsetiden vil være omtrent som i dag. I 2030 vil der dagligt køre cirka 150 persontog på strækningen.

## 12 Oversigt over eventuelle mangler ved undersøgelsen

VVM-redegørelsen skal i henhold til VVM-bekendtgørelsens bestemmelser indeholde en oversigt over eventuelle punkter, hvor datagrundlaget er usikkert, eller der mangler viden til at foretage en fuldstændig vurdering af miljøkonsekvenserne.

Undersøgelserne vedrørende trafikale forhold vurderes at være dækkende på det nuværende stadie af projektet med de data og informationer, der er tilgængelige.

# 13 Referencer

- [1] Odder Kommune, »Data for veje modtaget via mail fra Gitte Rasmussen den 18/2 og 12/4 - 2016«.
- [2] Aarhus Kommune, »Trafiktal,« 1 07 2016. [Online]. Available: <https://www.aarhus.dk/da/borger/Trafik/Status/Trafiktal.aspx>.
- [3] Aarhus Kommune, »Data for veje er modtaget på mail fra Birte Nielsen den 25/2, 1/3 og 16/3 - 2016«.
- [4] »Midttrafiks Rute- og zonekort samt køreplaner,« [Online]. Available: [www.midttrafik.dk](http://www.midttrafik.dk).
- [5] Horsens Kommune, »SBSYS 05.00.00-P20-4-15 og 05.00.00-P20-6-15 (dokument),« Elektrificering og hastighedsopgradering strækningen Fredericia – Lindholm og ny bane mellem Hovedgård - Hasselager, 29 03 2016. [Online].