



# Høring Billund 29. januar 2018

## Referat fra borgermøde om Ny bane til Billund

Borgermødet blev afholdt i Billund den 29. januar 2018 i Billund Idrætscenter.

Der var ca. 225 fremmødte foruden de tilstedeværende fra Banedanmark og Billund Kommune.

Dørene åbnede kl. 18.30 og selve borgermødet varede fra kl. 19.00 til kl. ca. 22.45. Både før mødet, i pausen og efter mødet kunne de fremmødte tale med medarbejdere fra Banedanmark og få svar på konkrete spørgsmål om projektets påvirkninger og indhold. Der var stor interesse for at benytte denne mulighed.

Der var velkomst ved Billund Kommunes borgmester, Ib Kristensen, og ved Betina Lose, der er chef for den afdeling i Banedanmark, der arbejder med udvikling af jernbaner.

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

- Den offentlige høring varer til 11. marts 2018. Frem til den dato kan man sende høringsvar til Banedanmark på mailadressen [nybanebillund@bane.dk](mailto:nybanebillund@bane.dk)
- Alle høringsvar indarbejdes og kommenteres i et høringsnotat
- Herefter indledes den politiske beslutningsproces

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

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

Efter pausen var der debat og spørgsmål fra salen i ca. 1 time og fyrrer minutter. Denne del af mødet blev styret af journalist Trine Sick.

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

## **Referat af debatten**

Nedenfor er spørgsmål, kommentarer og svar fra debatten refereret. Rækkefølgen er redigeret, så de enkelte spørgsmål, kommentarer og svar er rubriceret i forhold til nogle overordnede emner. Spørgerunden blev indledt af Trine Sick.

## Spørgsmål til form

### **Spørgsmål: Ejlif Møller Nielsen**

Hvorfor skal vi stille skriftlige spørgsmål? Jeg finder det urimeligt, at vi møder op her i aften i en eller anden grad af uforberedthed, og så vi bliver stillet over at skulle stille skriftlige spørgsmål. Jeg havde forventet, at det havde været sådan som nu, hvor jeg får en mikrofon og kan kommentere projektet og ud fra det stille nogle spørgsmål.

### **Svar: Trine Sick, ordstyrer**

*Det har på intet tidspunkt været meningen, at jeg skal læse jeres spørgsmål op. Ideen er bare at lave nogle temaer, så vi ikke taler i øst og vest hele tiden. Og I får selvfølgelig mikrofonen og får lov til at stille jeres spørgsmål selv.*

### **Supplerende svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark**

*Der er fuld ytringsfrihed også i aften, og selvfølgelig skal man stille alle de spørgsmål, man har - så spørg bare løs. Der ikke nogen, der må sidde tilbage med spørgsmål efter i aften.*

-----

## Politik og tidsplan

### **Spørgsmål: Birgitte Tremlett**

Mit spørgsmål går på tid, og det handler om de 4 minutter, der bliver snakket så meget om. For de 4 minutter kunne jeg godt tænkte mig at sætte i perspektiv til den tid, det ellers tager at rejse fra enten Aarhus eller Odense til Billund. For når jeg skal ud at flyve, så skal jeg møde i lufthavnen ca. halvanden til to timer før, og så synes jeg faktisk, at de 4 minutter er ret ubetydelige. De 4 minutter koster rigtig meget i vores landskab, for vores miljø, i ødelagte landsbyer og ødelagt landbrugsjord, som ikke længere hænger sammen. Jeg synes, det er dyrt betalt, og så oven i købet får vi ikke et sted, vi kan stå på toget. Derfor kan jeg kun sige, at fra hvor jeg bor: En Gadbjergløsning eller måske et helt andet alternativ.

**Svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark**

*Vi har fået et mandat i Banedanmark, som går på at undersøge de forskellige linjeføringer som grundlag for politisk stillingtagen til en bane til Billund. Banedanmark går ikke ind og tager stilling til, om det er en god ide. Vi lægger bare konsekvenserne frem. Så det jeg kan bidrage med er, at vi får beskrevet konsekvenserne ordentligt, og jeg håber, at I vil hjælpe os, hvis der er noget, vi har glemt.*

**Kommentar: Birgitte Tremlett**

Jeg kunne ikke lade være med at tænke på det, som Dronning Margrethe sagde med at gøre noget unyttigt. Gør et eller andet unyttigt i 4 minutter i stedet for at bruge tid på de her togbaner.

-----  
**Spørgsmål: Dan Kenneth Foss**

Jeg kunne godt tænke mig at høre, hvornår i projektet økonomien kommer?

**Svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark**

*Vi skal aflevere grundlag for politisk beslutning i august. Forinden skal der gennemføres en såkaldt ekstern kvalitetssikring af anlægsøkonomien, fordi vi har et projekt, der koster over 250 millioner kroner. Så vi har meget travlt her i løbet af foråret med både at lave anlægsøkonomi og samfundsøkonomi på de enkelte linjeføringer, så vi kan lægge det frem til ekstern kvalitetssikring før sommerferien.*

-----  
**Spørgsmål: Kurt Jakobsen, Åst Borgerforening**

Hvorfor fastholder man den sydlige Jellinglinje? Der skulle jo være to forslag fremme, og der er tre. Hvorfor holder man fast i den sydlige, når den ødelægger så meget? Derudover vil jeg gerne høre, om der er lavet beregninger vedrørende skolebusser og børn, når vejene omkring baneanlægget bliver lukket, og hvor meget der er taget hensyn til det?

**Svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark**

*Resultatet af idefasehøringen fra Banedanmarks side var faktisk, at vi pegede på den sydlige Jellingløsning som et alternativ. Det gjorde vi, fordi at de to Jellingløsninger giver de hurtigste rejsetider. Det vi har holdt fast i er at belyse konsekvenserne af løsningen. Der ligger ikke noget valg af løsning i det. Men der er ikke opstået noget senere, som skulle gøre, at vi ikke synes, det var en interessant løsning at undersøge. Vi noterede os i idefasen, at det var et ret kuperet terræn, man skulle igennem, hvis man lavede den nordlige Jellingløsning, og det er så en smule nemmere på den sydlige Jellingløsning.*

**Supplerende svar fra Lars Deigaard, projektleder i Banedanmark**

*Du nævnte også et spørgsmål vedrørende de trafikale forhold, og det er også noget, vi har med i vores undersøgelser. Vi har berørt det her i aften, og der ligger også et fagnotat, hvor man går*

*længere ned i at se på, hvordan vejene forløber, og hvad er der mulighed for i anlægsperioden og efterfølgende.*

**Supplerende svar fra Jimi Okstoft, assisterende projektleder i Banedanmark**

*Jeg vil blot tilføje, at skolebusser også er taget med i fagnotatet om trafikale forhold. Der er skitseret, hvilke skolebusser der er, og hvordan de i givet fald vil blive påvirket.*

-----  
**Opfølgende spørgsmål: Kurt Jakobsen**

Gælder det også friskoler og sådan noget? Vi har stor interesse i friskoler i Åst.

**Svar: Jimi Okstoft, assisterende projektleder i Banedanmark**

*Så vidt jeg husker, så er der taget udgangspunkt i de officielle skolebusser.*

**Opfølgning fra Betina Lose, sektionschef i Banedanmark**

*Bare for lige at forstå dig: Er det så en bus, der kører der i dag, når du siger, at du har stor interesse i det? (dette bekræftes, men kan ikke høres på lydfilen/ref.) Jamen, fint – det har vi noteret, og det tager vi med hjem og kigger på, hvis der er noget, som ikke allerede er beskrevet i det fagnotat.*

-----  
**Linjeføringer**

**Spørgsmål: Åge Dall-Hansen**

Jeg bor i Mørup og er stor tilhænger af offentlige transportmidler, og jeg synes, de skal udvikles, for den kollektive trafik er jo miljøvenlig, og den skåner naturen. Men når der kommer sådanne forslag som Billund-forslagene, så kan jeg ikke se, at det gavner naturen eller miljøet. Og slet ikke den sydligste linjeføring, der skærer igennem to landsbyer, der skal graves gennem flere bakker, der skal løftes op med dæmninger, der skal krydse flere landeveje. I det hele taget skal der laves dybe skår i et fantastisk naturskønt landskab. Og det landskab bliver jo brugt ikke blot af landmænd til deres udkomme, men også af cyklister, bilister, motorcyklister og motorklubber. De bruger vores bakker og de mange dejlige sving til at træne i. Det går af fløjten, når man skal krydse en jernbane tre-fire-fem gange på ruten. Så jeg er stor modstander og specielt af sydlinjen – Gadbjerglinjen er bedre, fordi den gavner dog en by, den kan gøre Gadbjerg bedre, og den kan spare vores to landsbyer. Den kan give udvikling og ikke afvikling. Mit spørgsmål handler både om linjeføring og politik, for jeg mener ikke, at vi skal have den bane. Jeg mener, vi kan bruge busser. Der er busser fra Vejle i øjeblikket. De kører fra tidligt om morgenen til sent om aftenen. Og hvis det skulle være, så tror jeg, man kunne købe flere dyre, moderne, flotte busser for de samme penge.

**Svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark**

*Der er ikke noget om busser i politikernes mandat til Banedanmark. Vi prøver at lægge frem, hvad konsekvenserne er af baneprojektet. Nogle af visualiseringerne viste, at hvis man vil denne bane, som har nogle fordele, så har den altså også nogle ulemper i form af konsekvenser for naturen her i*

*Billund. Når vi har været herovre, har vi jo kørt rundt, og vi kan sagtens se, det ser flot ud her. Så samme svar som før: Vi prøver at lægge konsekvensbeskrivelserne frem, og så må politikerne beslutte sig for, om de vil det her projekt. Banedanmark har ikke nogen holdning til det.*

-----

**Spørgsmål: Åge Dall-Hansen**

Hvad er prisen i danske kroner for hver enkelt linjeføring?

**Svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark**

*Der var en i pausen, som spurgte mig, om det virkelig kan passe, at Banedanmark ikke har regnet på de enkelte linjeføringer endnu. Og ja – det kan det. Det er et bevidst valg, vi har truffet, og sådan har vi også gjort i andre projekter i Banedanmark. Det handler om at gå åbent ind i den offentlige høring, finde ud af hvad der er på spil, og om der er behov for tilpasning af nogle af løsningerne, før vi laver en prissætning. Så det, vi baserer os på i dag, er de indledende vurderinger af anlægsøkonomi, som Trafikstyrelsen lavede i deres arbejde med projektet, og så har Banedanmark nu et stort arbejde med at få lavet anlægsoverslag for de enkelte linjeføringer. De bliver også lagt offentligt frem – det er ikke noget, vi holder hemmeligt, og det bliver et af de kriterier, der vil være, når man skal vælge, hvilken linjeføring der skal realiseres, hvis altså man vil projektet. Så det korte svar er, at vi ikke har beregnet anlægsøkonomi for de enkelte linjeføringer endnu.*

-----

**Spørgsmål: Jens Poulsen**

Skal der være nedgravet bane i Jelling, og hvad er i givet fald økonomien i det? Jelling er Danmarks dåbsattest.

**Svar: Lars Deigaard, projektleder i Banedanmark**

*Med hensyn til det med nedgravede løsninger, så er den bane, vi arbejder med, og som går igennem Jelling, det er fra Fårupvej og videre mod vest, og der har vi ikke planer om en nedgravet bane. Dermed kommer vi heller ikke ind gennem Jelling by med dette projekt. Så vi har ikke arbejdet med en nedgravet bane i denne her forbindelse.*

**Supplerende svar: Jimi Okstoft, assisterende projektleder i Banedanmark**

*Vi kan lige tilføje, at i idefasehøringen var der også et forslag om at grave banen ned igennem Jelling, og der svarede Banedanmark også, at det var ikke en del af de undersøgelser.*

-----

**Spørgsmål: Frede og Gretha Jensen**

Kan det blive afklaret, om der bliver en station i Gadbjerg? Det synes jeg er meget vigtigt for beslutningsgrundlaget. De folk, der bliver påvirket af Gadbjergløsningen, er dels positivt stemte, og dels er der nogle, der er meget kede af at få Gadbjergløsningen, der bliver fremhævet som værende den gode løsning, så vidt jeg har hørt indtil videre. Derfor kunne jeg godt tænke mig at vide, hvornår bliver det afklaret, om der kommer en station, for jeg tror, det vil være meget afgørende for den lokale opbakning, der er til Gadbjergløsningen. Når der så er valgt en linje – om det bliver Gadbjergløsningen eller en af de andre – hvad er så mulighederne for at justere løsningerne, så de påvirker de folk, der bliver berørt, og naturen mindst muligt?

**Svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark**

Hvis jeg må starte med det med Gadbjergløsningen. Gadbjerg Station er jo ikke en forudsætning for at løse opgaven med at lave en bane til Billund. Man kan godt realisere projektet uden at lave stationen. Derfor har vi også beskrevet stationen som et tilvalg – og det agter vi også at gøre i beslutningsgrundlaget. Det er et tilvalg, man kan lave politisk, det koster nogle penge, og det har nogle fordele for de mennesker, der bor i Gadbjerg. Men vi vil lade det være op til politikerne at beslutte, om de vil have den ekstra mulighed, som det vil være at lave en station i Gadbjerg. Det betyder, at svaret på det formentlig vil komme i 2019, når de kigger på projektet. Med hensyn til mulighederne for justering, så vælger man jo en hovedlinje, men der sker jo altid nogle mindre justeringer af sådan nogle projekter i den videre projektering. Det er ikke en helt anden linjeføring, men der kan sagtens ske mindre justeringer

-----

**Supplerende spørgsmål fra Frede og Gretha Jensen**

Spørgsmålet er så, om det godt kan lade sig gøre for den enkelte borger at påvirke projektet, eller om det kræver, at man går sammen i en eller anden form og laver et lobbyarbejde.

**Svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark**

Man skal se den offentlige høring, vi holder nu, som muligheden for at komme med væsentlige indsigelser mod linjeføringen. Detailprojekteringen vil ikke være styret af høringssvar. I detailprojekteringen sker mindre tilpasninger af linjeføringen på baggrund af geotekniske opmålinger, boringer og andet godt. Så hvis man har nogle ting i forhold de enkelte linjeføringer, så er det nu, man skal sige det i den offentlige høring. Også fordi projektet jo vil blive låst af det, vi kalder en anlægslov.

-----

**Spørgsmål: Bent Ganzhorn**

Samtidig med at I arbejder med at lave en bane, så arbejder Vejdirektoratet med en Hærvejsmotorvej. Der er i øjeblikket to korridorer, og man arbejder med en vest om Billund og en øst om Billund. Den østlige rute vil skulle krydse Billundbanen. Arbejder I sammen, eller snakker I sammen?

**Svar: Lars Deigaard, projektleder i Banedanmark**

Ja, det gør vi. Til et projekt af denne kaliber har vi det, vi kalder et teknikerudvalg, hvor de væsentligste interessenter og myndigheder er repræsenteret. Det er kommunerne, lufthavnen, Naturstyrelsen og Vejdirektoratet, hvor de selvfølgelig ser de linjeføringer, vi arbejder med, og hvor vi også har talt med dem om, hvad de er ved at undersøge. De er jo ikke så langt i undersøgelserne på nuværende tidspunkt. Som du siger, har de jo to forskellige linjeføringer, men vi snakker sammen og udveksler tegninger. Når de kommer længere hen, er der også mulighed for, at der er noget, der skal tilpasses. Men igen: Deres projekt er heller ikke besluttet på nuværende tidspunkt, så vi kan ikke låse fast i forhold til noget der. Men vi taler sammen.

-----

**Spørgsmål: Erik Hansen, Mørup**

Jeg bor i Mørup i en af de tolv boliger, som er berørt af den sydlige linjeføring. Jeg vil gerne starte med at byde jer velkommen til vores lokalområde. Vi synes, vi har set jer alt for lidt herude og især i begyndelsen af projektet, hvor jeg gerne ville have lånt jer min cykel, så I kunne have kørt rundt og mærker syren i benene, når I skulle op og ned af alle de bakker, der er i vores område. For så tror jeg ikke, at I ville have foreslået linjeføringer, som kræver, at man fjerner mere end en million kubikmeter – jeg gentager lige: En million kubikmeter jord. Men helt konkret vil jeg gerne sige, at vi har jo stået sammen så sent som i august og kigget på nogle optimeringer af Gadbjerglinjen, som jeg er tilhænger

af, sammen med de folk, vi arbejder sammen med fra Gadbjerg, og hvor vi påpegede nogle ændringer, og I stod og nikkede til dem, men de er ikke nævnt overhovedet i jeres notat. Og mit spørgsmål er simpelthen: Er I egentlig interesserede i at lave en løsning, som er brugbar for mennesker, for natur og for samfundsøkonomien, for så er der virkelig nogle optimeringer, I kan lave på den linjeføring. Og så vil jeg gerne invitere på cykeltur, hvis I har lyst.

**Svar: Lars Deigaard, projektleder i Banedanmark**

*Jeg vil sige tak for tilbuddet. Som jeg nævnte i starten, så undersøger vi de her linjeføringer ligeværdigt, og vi har undersøgt dem på samme detaljeringsniveau hele vejen igennem – også omkring dette her. Og det er korrekt, at vi har været sammen i efteråret, hvor vi blandt andet har snakket om linjeføringerne. Vi talte blandt andet også om linjeføringen omkring Farre og var også ude at kigge på det. Men som sagt har vi undersøgt det ligeværdigt, og vi har også prøvet at kigge på det, og vi mener, at vi har en linjeføring, som vi også kan stå inde for.*

**Supplerende svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark**

*Men hvis du synes, vi har været lidt tonedøve, så synes jeg, du skal skrive de samme bemærkninger, du har sagt på det møde, hvis der er noget, vi ikke har fået med os.*

**Opfølgende kommentar: Erik Hansen**

Vi har haft en rigtig god dialog de sidste 2½ år, og I kan være helt sikre på, at den fortsætter.

-----  
**Spørgsmål: Anders Jørgensen, Gadbjerg**

Jeg kommer fra Gadbjerg og er selvfølgelig for Gadbjergløsningen, og nu er Erik kommet mig lidt i forkøbet med det, jeg gerne ville sige, men jeg må indrømme, at da jeg så Gadbjergløsningen på papir, så tænke jeg: Inde ved kommunen, der har de noget, vi kalder for "det gule kort". Og det er ellers noget, man får, hvis man er fodboldspiller og har gjort noget, der ikke er så godt. Og det skulle I egentlig også have. For jeg tror, at I har taget det gule kort. Og det gule kort, det viser følsom natur og fredskov. Jeg var nede og snakke med trafikministeren engang i Vojens som den første. Der var vi nogle stykker, der gerne ville have Gadbjergløsningen ind igen for at se, hvad det kunne blive til. Der følte jeg næsten, at jeg havde taget det gule kort, og så havde I gjort den så umulig, som I overhovedet kunne gøre. Fordi I skærer alle de veje. Så mange veje som muligt. I kører igennem så mange moser og skov som muligt. Så jeg synes næsten, det er for groft, det I har gjort. Det er måske nok min holdning. Men I kunne altså godt bare lige have lagt den lidt ovre på den ene side. Så havde det været meget mere miljøvenligt.

**Svar: Jimi Okstoft, assisterende projektleder i Banedanmark**

*Det er klart, at da man lagde linjeføringen fast, så har man kigget på et kort og plottet de ting ind, der er derude. Det vil sige ejendomme, større moseområder, større bakkeområder, og så har man prøvet så vidt muligt at gå uden om det, samtidig med at man laver en linjeføring, der ikke er alt for lang. Det er det, der har været tanken. Det er den korte version af det.*

**Supplerende svar: Anne Birgitte Hansen, teamleder i Banedanmark.**

*Når man laver en bane som denne, så vil det komme til at genere både mennesker og natur. Og det er derfor, vi har det, som hedder afværgeforanstaltninger, hvor man prøver at gøre tingene sådan, at de alligevel kan lykkes bagefter, når banen så er i drift. Det er blandt andet vores faunapassager, og det at man etablerer erstatningsnatur. Og det gør man selvfølgelig i dialog med kommunen, så man kan få etableret det de rigtige steder. Men det er fuldstændig korrekt: På alle tre løsninger vil der være gener – både i forhold til mennesker og natur.*

---

**Spørgsmål: Ejlf Møller Nielsen**

Banedanmark har fravalgt Gadbjerg tidligere, og nu sagde panelet tidligere, at det er politikerne, der bestemmer, og det er det selvfølgelig. Men de skal jo have et beslutningsgrundlag til at vurdere ud fra. Og det kommer fra jer. Oprindeligt startede det jo med, at der var en sydlig og en nordlig. Og vi fik for lidt siden forklaringen på, hvorfor der er en nordlig, som nu er den midterste. Så kom der nogle kloge og fornuftige mennesker frem med et forslag om, at nu var der altså en Gadbjergløsning, og det var der mere sund fornuft i. Den valgte Banedanmark fra – hvis jeg har forstået det rigtigt. Siden har man så fra politisk hold pålagt jer at foretage en VVM-undersøgelse af den, og det vil sige, at nu er den så i spil igen. Jeg siger ikke, at den er lagt ud i et mosehul, men det er ikke så nemt at bygge en jernbane på et vandhul, og det er lidt fugtigt derude, tror jeg nok. Og så er der igen nogle med faglig viden, som har foreslået en Farre-linje. Den har man valgt fra.

Jeg må også lige indskyde, at min nabo, som driver et stort landbrug derude, er kommet med en alternativ baneløsning. Men den fik vi at vide for to år siden, da der var folkemøde i Lindeballe, at det havde man i Vejle Kommune intet hørt om. Det vil sige, at jeg fornemmer en vis modstand fra panelets side mod Gadbjerglinjen, og at man sorterer lidt i tingene. Det vil sige, at man har valgt Farre-løsningen fra, man har som udgangspunkt valgt Gadbjergløsningen fra, indtil man fra politisk hold fik pålæg om at sætte den i gang igen. Hvorfor vælger I ikke – og nu siger I nok, at I skal ikke tage stilling – men det hele var da meget nemmere, hvis I lagde den ude på den flade jord. Og i Gadbjerg vil de gerne have den. Og så vil jeg også lige sige, at hvis I nu vælger den der Gadbjergløsning, så byg den station til dem. Alt andet ville være meningsløst. Det kunne give lidt indhold til dem derovre. Og de ville nok også blive glade.

**Svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark**

*Det eneste jeg er lidt ked af i det, du siger, det er den undertone af, at vi spekulerer i disse her linjeføringer. Og er der noget, vi ikke gør, så er det altså at spekulere i linjeføringer. De er projekteret af de samme tekniske rådgivere, der har hjulpet os med de andre linjeføringer. Så der er ikke nogen form for spekulation i måden, vi har arbejdet med Gadbjergløsningen. Vi har taget til efterretning, at den skal belyses fuldstændig på lige fod med Jellingløsningerne. Der må I selvfølgelig komme tilbage med noget mere konkret end et udsagn om spekulation – hvis der er nogle helt præcise forhold, I mener, vi har glemt, undladt eller noget andet. Men vi har faktisk lagt rigtig meget vægt på, at de bliver belyst ligeværdigt i vores arbejde med VVM-redegørelsen. Så spekulation det er sådan det eneste, jeg er lidt ked af, hvis det er den oplevelse, I får, når I læser vores VVM-redegørelse. Og så vil jeg faktisk gerne have, at I kommer tilbage til os med noget konkret, hvor I mener, at tingene enten skulle være gjort anderledes, eller der er nogle forhold, vi har glemt.*

*Om Farre-løsningen kan man sige, at der er blevet lavet en screening af den, og vi har haft en hel del direkte dialog med nogle af jer, der er til stede i aften. Man har kigget på det med rejsetidsgevinster og har lavet nogle helt overordnede betragtninger omkring det med anlægsøkonomi. Det er beskrevet, det er lagt ind, og jeg ved også, at man har henvendt sig til politisk hold her lokalt, og der har ikke været opbakning til den løsning på det grundlag. Så jeg synes, vi har haft en helt fin dialog frem og tilbage, og vi har siddet og forholdt os fagligt til Farre-løsningen, lige som vi har forholdt os til de andre linjeføringer. Og det ligger der et dokumenterbart grundlag for.*

---

**Kommentar: Jørgen Braad**



Det var ikke min tanke i dag at komme ind på linjeføringer – det vil jeg gemme til i morgen. Men nu provokerer du mig jo sådan set, for det er ikke rigtigt, det du siger. Vi har også fået en politisk tilkendegivelse af, at de er positive over for at arbejde videre med Farre-linjen. Jeg vil ikke gå i detaljer, men på vores møde i august måned kunne vi påvise direkte fejl i jeres svar – eller jeg vil kalde det usande udsagn, som I har sendt til de transportpolitiske ordførere, og det kan jeg dokumentere. Men det er at gå meget skarpt og tæt på, og det vil jeg godt vente med til i morgen.

-----  
**Spørgsmål: Esben Frederiksen, Gadbjerg**

Jeg kommer fra Gadbjerg, og der er stor lokal opbakning til, at vi får en station – selvfølgelig. Det er også et punkt, vi har på vores kommunalplan. Den har været på i flere valgperioder, og nu kommer der så dette her Billund-baneprojekt, og så er det jo oplagt at få sat flueben ved den opgave. Når man så kigger på det ud fra nogle nationale hensyn til, hvordan ser hele Jylland egentlig ud, og hvad er det, vi er i gang med her med motorveje og jernbaner, så er Herning jo et stort, vigtigt vækstcenter, som vi nu får motorvej op til, og hvor man så kan spare en halv time i rejsetid, hvis man har et togstop i Gadbjerg. En halv time er immervæk noget andet end de der få minutter, vi snakker om nede på Jellingløsningerne. Og forbindelsen mellem Give og Billund, der bliver det jo helt sort. For den halve time, den bliver lagt oven i det kvarter, der ellers skulle være, så man får en rejsetid, der er tre gange så lang, som den egentlig burde være.

Når jeg kigger på jeres VVM-redegørelse og kigger efter, hvad er det for et beslutningsgrundlag, I så præsenterer over for de politikere, der skal beslutte noget, så står der ingenting. Der står bare tilvalg og mulighed, og at det er en politisk beslutning – det er det nærmeste, I kommer noget. Det jo sådan lidt en triviell sandhed, for det er alt vedrørende projektet. Det I skal lave, det er et beslutningsgrundlag. Der skal vi se klart fordele og ulemper ved den station. Blandt andet sådan noget som en klar oversigt over rejsetiderne. Plus de lokale udviklingsmuligheder det giver mellem Gadbjerg og centerbyerne. Så hvorfor er der ikke en ordentlig, klar beskrivelse af beslutningsgrundlaget for at åbne en station i Gadbjerg?

**Svar: Jens Brix, chefkonsulent i Banedanmark**

*Jeg har arbejdet med prognoser, trafikoplæg og samfundsøkonomi og den slags, og det kommer lidt ind på det område. Og der vil jeg sige, at det beslutningsgrundlag, der bliver lagt frem for politikerne til august, der vil vi jo beskrive disse her ting meget detaljeret. Der var nogen, der nævnte før, om Gadbjergløsningen det var sådan en løsning, vi ikke kunne lide, og hvorfor er den ikke rigtigt med til at begynde med, og hvad er der så sket i mellemtiden. Det var allerede tilbage i Trafikstyrelsens rapport, at Gadbjergløsningen var lidt "ærgeligt" omtalt måske, men der var de ulemper ved den løsning, at man kørte et længere stykke på den meget belastede strækning på banen til Herning. Vi kører meget store belastninger fra Jelling og ned til Vejle – det bliver kun værre, jo længere man kører ud af den bane. Det var én grund til, at man mente, man ville fravælge den løsning i Trafikstyrelsens rapport.*

*Den anden grund var, at det gav længere rejsetid til lufthavnen, og det var jo det primære formål med banen – det var at betjene lufthavnen. Vi har så arbejdet videre med løsningen og sagt, at det der trafikale problem er vi nødt til at løse, og derfor har vi lavet ret indgående studier med simuleringer af togtrafik for at se, om man kan gøre noget. Og ja – det er derfor, at der er kommet et stykke dobbeltspor ind. Det er selvfølgelig med til at fordyre løsningen, og så kunne man måske tænke, at det er noget, vi har gjort for at genere den løsning mest muligt, så det ikke bliver til noget. Men nej, det er*

*det ikke – det er nødvendigt for, at vi kan få togtrafikken til at fungere på den strækning. Så kom det dobbeltspor ind.*

*Det med rejsetiden kan vi jo ikke rigtigt gøre noget ved. Det må så bare optræde som en ulempe, og der gør vi bare nøgternt op, hvor stor en del af passagergrundlaget det vil genere hvor meget at få de der ekstra minutter. Og en station i Gadbjerg vil jo så være en meget stor fordel for betjeningen af Gadbjerg. Der er måske ikke så mange rejsende, men det er til gengæld en meget stor fordel for den enkelte. De to ting vil vi gange sammen og lægge helt hæderligt og nøgternt frem i det endelige beslutningsgrundlag. Der vil også blive lavet samfundsøkonomi på alle disse her varianter – fordele og ulemper ved at have stationen tæt på eller længere væk fra terminalen ude i lufthavnen, og det vil også blive analyseret, hvordan den ene og den anden placering af stationen i Billund påvirker rejsestrømme i tid og ganget sammen med, hvor mange der får hvor meget gavn af den. Det er ikke bare sådan noget, hvor vi siger, at det må I selv finde ud af – nej, der bliver også lagt data frem. Så kan de jo så vælge at fæste lid til dem og tage dem i regning eller se bort fra dem.*

#### ***Kommentar fra Knud Gaarde***

Jeg vil bare lige sige om Gadbjergløsningen, at der muligvis er mange i Gadbjerg, der godt kunne tænke sig at få den, men når først vi er ganske få meter uden for Gadbjerg, så ved jeg, at piben har en helt anden lyd. For det lyder som om, at Gadbjergløsningen er den, vi skal have, og alle er glade for den. Sådan forholder det sig slet ikke.

---

#### ***Spørgsmål fra Kurt Jakobsen, Åst Borgerforening***

Har I tænkt videre på baneføring til Aarhus fra Billund? Aarhus er et kæmpe område med potentiale for Billund Lufthavn. Og nu ved jeg godt, at jeg tænker Gadbjerg igen – undskyld.

#### ***Svar: Jens Brix, chefkonsulent i Banedanmark***

*Vi har gennem meget lang tid haft en dialog med lufthavnen, som jo meget gerne vil have, at tog fra lufthavnen kommer til at køre længere end til Vejle, for det vil jo være en stor fordel – det kunne man også se på de passagertal, der blev lagt frem, at der er en meget stor strøm videre op mod Aarhus og en meget stor strøm videre mod Odense og også helt til København. Så det ville selvfølgelig være godt at få de tog så langt væk som muligt for at få banen til at være en succes. Der vi så bare er oppe imod, det er, at dette her forslag er baseret på, at vi kører ned ad den enkeltsporede strækning mellem Jelling og Vejle. Når vi kører disse to tog til Billund, og der samtidig skal køre et tog i timen til Herning, så presser vi den sidste blodstråbe ud af den strækning. Og vi er meget nervøse for, hvis den der trafik overhovedet skal fungere, at vi blander det sammen yderligere. Der gælder det om at skille tingene ad, så der bliver så få kilder til forsinkelser som muligt. Så det er derfor, at det forslag er endt sådan. Der er tog til Vejle, og så må man stige om der, hvis man skal videre. Det er nok det realistiske, når man skal udnytte sådan en enkeltsporet strækning så intensivt.*

#### ***Supplerende svar: Jimi Okstoft, assisterende projektleder i Banedanmark.***

*Vi kan også lige tilføje, at hvis spørgsmålet går på, om man kunne lave en mere direkte forbindelse fra Gadbjerg eller Jelling over mod Hedensted for eksempel, så er det ikke det, der er politisk opbakning til, at vi undersøger på nuværende tidspunkt. Det ville jo også være et helt andet projekt og dyrere. Men hvis man havde en bane den vej, ville det selvfølgelig gøre rejsetiden markant kortere.*

---

#### ***Spørgsmål: Jens Uth***

Nu har vi igen i aften hørt, at vi skal have skubbet banen til Gadbjerg, og der vil I så gerne have den, og det er bedre for mennesker. Jeg ved ikke, hvad det er for nogle mennesker, det er bedre for. Er det dem, der bor lige uden for Gadbjerg, der får deres marker ødelagt og deres veje spærret? Eller er det dem, der bor længere ude og skal høre på en masse støj? Jeg ved ikke, hvad det er for nogle mennesker, det er bedre for. Altså os der bor i området, vi ønsker i hvert fald ikke den bane. At man gerne vil have den i Gadbjerg, kan man være lidt forundret over, for så vidt jeg kan se, så vil der minimum komme til at gå seks tog i timen gennem Gadbjerg by, og skal de rulle lige så stille ind på stationen ved Gadbjerg? Jamen, har I regnet på, hvor lang tid bommene er oppe, og hvor lang tid de er nede? En tredje ting, som man nok kunne undre sig over, det er, at der fremover skal til at køre en million mennesker med det tog til Billund. Ved I, hvor mange der i dag kører med busserne fra Vejle til Billund? For det synes jeg godt, man kunne sammenligne. Og en million mennesker om året, det er 2.700 mennesker i døgnet godt og vel. Jeg synes, det lyder af mange.

**Svar: Jens Brix, chefkonsulent i Banedanmark**

*Jeg vil godt svare på det med busserne. Vi har nemlig haft en dialog med Sydtrafik og andre gode kræfter om, hvad der kører i dag. Og det er sådan, at der kører omkring 200.000 om året med buslinje 43 mellem Billund og Vejle, og så kører der også et tilsvarende tal med bussen op mod Aarhus. Så et sted mellem 300.000 og 400.000 benytter i dag bus i de relationer, som toget kan dække. Og så kan man spørge, om man kan nå op på en million med et tog. Men det er i hvert fald det tal, der kører i dag. Og så skal det lige siges, at den million, det er jo så i 2030. Det er lagt ind i prognosen, at der er en udvikling i Billund. Lufthavnen forventer ret betydelige passagerstigninger, og der er også regnet med et yderligere segment inden for hele det her med Legoland og andre forlystelsesting, lige som byen også forventes at vokse.*

**Supplerende svar: Jimi Okstoft, assisterende projektleder i Banedanmark**

*I forhold til det trafikale på Langgade i Gadbjerg så har vi på nuværende tidspunkt ikke regnet på, hvor længe bommene skal være nede.*

-----  
**Spørgsmål: Bente Højsager, Mørup**

Du siger med hensyn til bustrafikken fra Vejle til Billund – er der taget højde for alle dem, der går nede på gymnasiet og handelsskolen? Det er jo ikke sikkert, at de skal videre med toget. Er de modregnet i det tal, for der mener jeg, at de skal tælles med.

**Svar: Jens Brix, chefkonsulent i Banedanmark**

*Altså lige præcis for buslinje 43, der jo kører med et par stop lokalt nede i Billund by og så op til lufthavnen og så til Vejle Station stort set uden stop, så forventes det, at den bus vil skulle erstattes af tog. Så der regner vi sådan set med, at den forsvinder. Det er jo en bus, der ikke har mange stop undervejs. Så det bliver toget, der fremover står for denne trafik mellem Vejle og Billund.*

-----  
**Opfølgende kommentar: Bente Højsager**

Men der er stadig mange skoleelever med.

**Supplerende svar: Jens Brix, chefkonsulent i Banedanmark**

*Der vil stadig være lokal betjening inde i Billund, og de er jo ikke regnet med i det passagertal. Det er kun dem der sidder, når man har passeret lufthavnen og er mellem Vejle og lufthavnen.*

-----  
**Supplerende spørgsmål: Bente Højsager.**

Men hvis de står af i Vejle, men før stationen. Og selvom man kører med bussen ind til stationen i Vejle, er det ikke ensbetydende med, at man fortsætter videre med toget.

**Supplerende svar: Jens Brix, chefkonsulent i Billund**

*Nej, men toget får ca. det samme standsningsmønster og fra Billund Lufthavn og til Vejle, der kører bussen – jeg tror, den har et stop i Vejle by et sted, men ellers så kører den jo uden standsning hele vejen. Og det kommer toget også til. Så der forventer vi simpelthen, at den strøm flytter over i toget.*

-----  
**Spørgsmål: Inger Kafton**

Siden jeg blev kørt over af den sydlige Jellingløsning, som blev sneget ind i sommeren 2015, så har jeg fulgt dette projekt meget nøje. Jeg ser det som jeres fornemste opgave at skabe et fyldestgørende og et faktisk korrekt oplyst grundlag, som politikerne skal træffe deres beslutninger på. Og derfor ligger det mig meget på sinde, hvad det er, I får formidlet. Jeg kan konstatere i aften, at der bl.a. på den sydlige linjeføring er nogle helt klare faktuelle fejl. I siger, at den sydlige Jellingløsning kører sønden om Åst. Jeg er nødt til at korrigere jer: Det gør den ikke. Den kører durk igennem Åst. Den skærer landsbyen i stykker, og den vil komme til at lukke den. Der er lukket veje og vores eksistensgrundlag – både for de erhvervsfolk, der er der, og for de lodsejere, der bor der (jeg bor selv under 100 meter, ja faktisk 40-50 meter fra den) – vi vil ikke kunne sælge vores huse, og vi vil ikke kunne eksistere der længere. Og det gælder sådan set også for Mørup.

I siger også, at der i Åst vil være en omvej på ca. 1,5 kilometer. Det passer heller ikke – det er 3 kilometer, og det er vigtigt for mig, at I får de rigtige fakta med på det her. Det er også vigtigt for mig, at I får set, hvad det er, I trækker en streg hen over. Der er trukket en streg hen over landkortet. Jeg tvivler på, at I har været ret meget ude. Jeg ved, I har været på en bustur, men jeg er ikke sikker på, at I har været igennem Åst. Der er heller ikke nogen visualiseringer, der kan vise, hvordan landsbyen bliver skåret i stykker. Og det bekymrer mig.

Jeg synes også, at det er bekymrende, at I ikke har økonomien med. Jeg er glad for, at I ikke skal projekttere sygehuse, fordi vi ville ikke kunne vente på økonomien, til man på et tidspunkt skal træffe en beslutning, om det er det ene eller det andet sygehus, man skal bygge, men det er så i en parentes bemærket. I bygger til mennesker med disse tog, og jeg vil gerne opfordre jer til, at I kommer ud og ser den sydlige linjeføring, at I ser, at I slår to landsbyer ihjel, og at I piller den af. Hvis man bygger for mennesker, så skal man vel ikke ødelægge livet for mennesker. Man skal vel ikke slå de landsbyer ihjel, hvor man gerne vil have, at tilflyttere som mig fra Aarhus bliver boende og har et eksistensgrundlag og er glad for at bo. Så hvis ikke alle skal prøve at flygte til byerne, mens de endnu kan sælge deres huse, så prøv lige at kigge på, at det er mennesker, I bygger for og tag hensyn til det. Jeg har tid i morgen formiddag – I skal formentlig overnatte i området – jeg har en rundvisning for nogen i morgen mellem 12 og 15, I er hjerteligt velkomne i morgen formiddag, og jeg kan også sidst på eftermiddagen, inden det bliver mørkt. Så jeg giver kaffe.

**Svar: Anne Birgitte Hansen, teamleder i Banedanmark**

*I vores undersøgelser er der et fagnotat, der hedder "Befolkning og menneskers sundhed". Det er et fagnotat, hvor vi forsøger at favne nogle af de bekymringer om det, du siger om landsbymiljøer og mennesker. Det er ganske svært, for det er jo ikke noget, man kan måle og veje, som man kan med støjbelastninger. Så det er et forsøg på at erkende, at der vil være en påvirkning, hvis man vælger den og den linjeføring. Og hvis der er noget, vi har glemt, og noget der ikke er korrekt, så skal det selvfølgelig føres up-to-date, sådan at grundlaget er korrekt, og vores VVM-redegørelse også er korrekt.*

**Supplerende svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark**

*Vi har været i Åst så sent som i dag, for lige at køre igennem en gang mere. Billedet af, at vi slet ikke er ude og kigge helt lokalt, det er ikke rigtigt. Der har både været besigtigelse af linjeføringer og flere forskellige ting undervejs i projektet.*

-----

**Spørgsmål: Mette Gram Bjørnskov**

Jeg har også et spørgsmål om det med, at man ødelægger to landsbyer, om skoleveje og om infrastrukturen i Åst, som bliver fuldstændig ødelagt. Det har vi talt om. Vi har kort talt om det med at blive stavnsbundet. Det føler jeg virkelig, at jeg bliver i Åst. Vi er tilflyttere, vi har to små børn, men vi flyttede hertil, fordi vi synes, det er et rigtig skønt naturområde. Det bliver også ødelagt nu. Det er vi rigtig ked af. Og jeg er rigtig ked af at føle mig stavnsbundet. Når jeg taler med min omgangskreds om dette projekt, der nu er, som det er – så spørger man venner og bekendte, om de kunne tænke sig at købe et hus som det her, når jernbanen kommer i form af den sydlige Jellingmodel. Nej, det kunne de i hvert fald ikke. Det var bare lige en kommentar.

**Spørgsmål: Anni Assenbjerg**

Når disse undersøgelser er lavet, hvor stor er sandsynligheden så for, at man vil starte en ny igen? Der bliver snakket rigtig meget om en Farre-løsning, som nogen synes er uden problemer. Os der bor der, vi får jo ødelagt alt vores natur lige så meget, som man gør andre steder. Så i bund og grund er det jo kun et spørgsmål om at flytte tingene hen til naboen. Men hvor tit er det sket, at man er gået i gang med at undersøge en ny løsning, når man har afsluttet VVM?

**Svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark**

*Nu er det jo politikere, der skal forhandle med hinanden om valg af linjeføring. Men i og med at der er taget stilling til, at man ikke skal gå videre med Farre-løsningen, så vil man nok ikke tage den løsning op igen, efter at vi har afleveret beslutningsgrundlag. Jeg kan dog ikke give dig nogen garantier for, at man ikke lige pludselig beslutter noget helt andet. Det eneste eksempel, jeg sådan lige kan komme i tanker om, det er den nye bane mellem København og Ringsted, som har været undersøgt i rigtig mange forskellige linjeføringer og i forskellige varianter, over mange år. I det projekt var der gamle løsninger, der kom op igen.*

-----

## Ekspropriation

**Spørgsmål: Ejlf Møller Nielsen**

Jeg kunne godt tænke mig at høre lidt om, hvor tæt denne her maskine skal komme på huset, inden vi kan blive eksproprieret. Nu er jeg ikke 25 længere, selvom det ser sådan ud – kunne der eventuelt være et eller andet aldersaspekt i, at man siger, at jeg er så gammel, som jeg er, og jeg har gået med nogle forventninger om, at jeg vil sælge min ejendom om fem år. Har det nogen indflydelse på en eventuel ekspropriation?

**Svar: Henry Martensen, specialist i Banedanmark.**

*For at blive eksproprieret skal man være direkte påvirket af den kommende bane. Det vil sige, at man enten skal afgive noget jord, eller at der kommer en spunsvæg eller nogle andre ting, så man er direkte berørt. Det er kriteriet for, at man kan blive eksproprieret. Det er typisk den del, som skal bruges til anlæg af banen. Noget andet er, hvis det er en ejendom, hvor linjeføringen måske går direkte igennem. Så vil der være mulighed for at blive totaleksproprieret, og det er så en anden proces. Desværre gør alder ingen forskel.*

-----

### **Supplerende spørgsmål fra Ejlf Møller Nielsen**

Men hvis jeg nu siger, at jeg er meget psykisk påvirket af dette her. Jeg har haft min ejendom siden 1973 og lavet den om til mit lille paradis med min dejlige kone, som sidder her. Jeg har også min dejlige nabokone og min dejlige nabo siddende her – vi bor faktisk mindre end 100 meter fra hinanden. Hvis det bliver den nordlige Jellingløsning, så får vi jernbanen lige durk gennem. Så vi får det "close up". Så man kan sige, at påvirkningen – hvor skal min nattesøvn flyttes hen? For hvis jeg får et tog 50 meter fra mit sovekammervindue og en overskæring måske 75 meter derfra, så vil jeg blive påvirket.

### **Svar: Anja Lundberg, jurist i Banedanmark**

*Jeg uddyber lige, hvad Henry har sagt. Der er to typer af ekspropriation. De ordinære ekspropriationer er primært dem, som Henry har haft med at gøre, og der spiller alder ikke nødvendigvis en rolle, og så er der det, der hedder de fremrykkede ekspropriationer. Det er nogle ekspropriationer, man kan foretage på dette planlægningsstadium, hvis man opfylder nogle særlige betingelser. Der er tre typer betingelser, man skal opfylde. Man skal have en social årsag – det kunne f.eks. være alder, og det kunne være sygdom, skilsmisse eller familieforøgelse. Psykologiske årsager kan også spille ind. Derudover skal man være væsentligt berørt af projektet. Det er nemmest at forstå, hvis man får en jernbane lige gennem huset. Så er man væsentligt berørt. Endelig er der det med, at ejendomme ikke skal kunne sælges under normale vilkår. Den er som regel også nem at opfylde, for som nogle har været inde på, så er det rigtig svært at sælge en ejendom, når man har et jernbaneprojekt i baghaven. Hvis man synes, at man opfylder disse tre kriterier, så er man velkommen til at skrive ind til bl.a. mig gennem projektets hovedpostkasse, og så sagsbehandler vi ud fra disse kriterier. Og vi kommer ud og snakker med jer og ser, om I opfylder de tre kriterier, der er i lovgivningen. Vi har de juridiske rammer, vi har, og dem er vi nødt til at navigere inden for. Det er de forhold, der kan gøre sig gældende på dette tidspunkt.*

### **Lars Asmussen, Åst**

Hvordan vil Banedanmark forklare, at der er tre linjeføringer i spil, når der allerede er eksproprieret ejendomme på den sydlige Jellinglinje?

### **Svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark**

*Det har noget at gøre med det, Anja lige har forklaret om muligheden for fremrykket ekspropriation. Det er noget, man besluttede politisk for det, man kalder Togfond-projekter, for at passe på den enkelte mand, hvis man stod overfor nogle lange beslutningsprocesser, som vi jo gør ved nogle af projekterne. Så det, at man er begyndt at opkøbe ejendomme på én linjeføring, det er uden betydning for den politiske proces. Fordi hvis man måtte beslutte en anden linjeføring end den, der er opkøbt ejendomme på, så gensælger man den pågældende ejendom på almindelige markedsvilkår. Og der er tesen så, at det er et nulsumsspil. Det vil sige, at man kan sælge ejendommen til det, man har købt den for. Så det med, at der er begyndt at blive opkøbt huse i én linjeføring og måske ikke i andre, det er jo et spørgsmål om, hvem der har ansøgt, og hvem der har været kvalificeret til at få den fremrykkede ekspropriation. Men det har altså absolut intet at sige i forhold til indstillinger om løsningsvalg eller politikernes endelige beslutning, hvilken linjeføring de vil have.*

## Trafikale gevinster

### **Spørgsmål: Aage Dall-Hansen**

Uanset hvilken af disse linjeføringer, der bliver gennemført, så kunne det være spændende at høre, hvad det koster om året? Er det rigtigt, hvad man hører, at det kommer til at koste 50 millioner i underskud?

**Svar: Jens Brix, chefkonsulent i Banedanmark**

*Det er også noget af det, vi lige nu sidder og regner på i forbindelse med disse samfundsøkonomiske beregninger, som vi skal forelægge. Jeg vil dog sige, at der tidligere har lydt nogle tal, som er fra Trafikstyrelsens rapport i 2012, og der kan vi gøre det lidt bedre. De regnede med, at der skulle være fire tog i omløb, og vi har nu fået optimeret på hele planen, så det er tre tog i omløb, der skal køre. Og så fraregner vi i øvrigt udgifter til den busrute, som nedlægges. Så beløbet er ikke helt så stort. Hvor det ender, det tør jeg ikke love her og nu, for vi skal have drøftet og gennemgået tallene. Men det er et minus. Det koster mere i drift at drive det her, end det vil gøre i dag at drive de busser, der er.*

-----  
**Spørgsmål: Martin Skovlyst**

Jeg bor i Vejle Kommune, men lige inde på den anden side af kommunegrænsen i Åst. Jeg vil gerne starte med en kommentar: Hvis jeg nu drev virksomhed i Billund – især hvis det var en, der levede af at få nogle mennesker igennem – så ville jeg selvfølgelig også være frygtelig interesseret i at få sådan en jernbane foræret. Det samme, hvis jeg var politiker i Billund Kommune. Det kan jeg sådan set godt forstå motivationen bag. Især når det primært er borgerne inde i Vejle Kommune, der betaler prisen for det her anlæg – selvfølgelig sammen med de øvrige skatteborgere, der skal betale det årlige underskud og anlæggelsen af den. Jeg synes, det er helt vildt at bruge en milliard på at anlægge en bane, der reelt bare erstatter en bus. Jeg synes, det er helt galimatias. Men som sagt: For Billund Kommune kan jeg sagtens forstå motivationen bag det.

Mit spørgsmål går på trafikanalyserne. Det, vi har set indtil videre, er jo baseret på tallene fra 2012 fra Trafikstyrelsen. Du har svaret på, om der bliver lavet nye beregninger. Men i disse nye beregninger tager man så også forbehold for de andre ting, der sker? Det er blevet nævnt, at nu er der en motorvej på vej. Der er også kommet nye motortrafikveje f.eks. ind mod Vejle. Der er gang i mange ting her. Det er også besluttet, at togdriften skal udliciteres fra Vejle og mod nordvest, så det bliver et andet selskab, der kommer til at køre der, hvilket betyder, at man ikke, som lufthavnen har ønsket, kan få drift direkte fra Odense uden skift. Det kan man ikke, for det bliver et andet selskab. Bliver disse ting taget med ind i de nye beregninger og i det beslutningsgrundlag, som politikerne kommer til at beslutte sig ud fra?

Og så som afsluttende kommentar: Jeg bor som sagt tæt ved Billund. Selvom det er Vejle Kommune, så betragter jeg sådan set Billund som min nærmeste nabo mere end jeg gør Vejle. Så jeg håber, at også nogle af alle de kommentarer, der er kommet her i aften, gør lidt indtryk på de politikere og også de erhvervsdrivende, der er her fra Billund. Jeg forstår godt deres motivation, men man påvirker rigtig mange mennesker lige ude i sin egen baghave. Så for det gode naboskabs skyld, så synes jeg også man skal lytte rigtig meget til, hvad der bliver sagt.

**Svar: Jens Brix, chefkonsulent i Banedanmark**

*Med hensyn til projekter som f.eks. nye veje, så er det planlægningskutyme, at man tager det med, der allerede er besluttet. Det vil sige en Hærvejsmotorvej, der ikke er besluttet endnu, den tager vi ikke med i vores grundlag. Men vi har lavet kørsler i det, der hedder landstrafikmodellen, som er en stor trafikmodel, hvor alle veje og baner og andre ting er med. Der kan man så lægge en bane ind og se, hvad modellen siger om, hvad der kommer til at køre på banen. Det er ikke noget, vi tager ukritisk ind, men det er noget, vi bruger til at støtte os til. Det andet, vi støtter os til, det er de prognoser fra lokal*

*side om, hvor meget lufthavnen, forlystelsesliv, befolkning og arbejdspladser udvikler sig. Og der er nogle ret store forventninger i Billund, som vi også tager ind i det omfang, vi synes, at det er baseret på noget reelt, og det virker det som om, at det er. Så det bliver taget med i prognosen. Men vi gennemgår også de forudsætninger, der er med, hvor meget man kan vinde. Det vil vi gå meget nøje og kritisk til værks med, så vi får det bedst mulige grundlag at lægge frem.*

-----

### **Spørgsmål: Jørgen Braad**

Jeg har egentlig som sagt stadigvæk planlagt at vente med snakken om linjeføringer – om dem har jeg mange ting, jeg gerne vil bringe frem. Jeg synes rent lavpraktisk, så er vi jo mange her, der er rigtig glade for lufthavnen hernede og vil gerne gøre det bedst muligt. Og der synes jeg, at I mangler en hel del i jeres projekt, til at vi kan sige, at I har løst det på den gode og bedste måde. Det skyldes jo blandt andet, at når vi nu sidder og taler om, at hvis man kører et par kilometer længere, så tager det et minut mere. Og tankevækkende er det jo også, at skal vi køre 4 kilometer, så tager det 2 minutter med 120 kilometer i timen. Og det skal vi sammenholde med, at det jo ikke er nok med, at I transporterer menneskene frem til lufthavnen. De tre løsninger, I har valgt, der er der noget, I skal have gjort færdigt. Først når den enkelte flypassager står inde i terminalen, kan man sige, at så har han totalt en tid, fra han startede hjemmefra. Det betyder eksempelvis, når vi nu snakker om den linjeføring, som I har valgt som hovedlinjeføring – det er den, der ligger oppe langs Lufthavnsvej - der har I planlagt en banegård, og jeg har målt det til 220 meter. Det er sådan, at når man stiger af det tog der, så skal man passere en meget trafikeret vej – ganske vist bliver den forlagt. Og det er jo hovedudfaldskørselsvejen – både fra forpladsen, men jo også fra langtidsparkeringshuset. Betyder det, at I vil lave nogle lysregulerede kryds, eller hvordan får vi løst det problem? For 220 meter at skulle slæbe sine kufferter, der ligger der alene en transporttid på 5-10 minutter. Husk at lægge dem til jeres 2 minutter og 1 minut. Og man skal slæbe dem. Ellers så skal man holde og vente på en shuttlebus, man kunne jo også have shuttlebusser, men det er jo også et lavpraktisk spørgsmål, som skal løses – måske i samarbejde med lufthavnen. Men der er da noget der, der skal løses, for at det hænger sammen. At gå 220 meter frem og 220 meter tilbage, når man skal med toget igen, det duer da ikke, og der er ikke andre hjælpemidler. Det kunne måske være, at I skulle projektere en tunnel på de 230 meter, så man kunne køre på en form for rullende fortov, til man kom ind i terminalen, og så kom op. Så kunne der begynde at blive idé i det.

Så tager vi den anden løsning. Den løsning, som jeg kan høre på jer, at I nok har droppet. Og det vil jeg også give jer fuldstændig ret i. Altså bomme og lysreguleret lige foran hoveddøren, sådan at man skal stå og vente ind i mellem en 3-4 minutter på, at bommene går op igen. Der er forhåbentlig ingen, der satser på at løbe over skinnerne, mens bommene er på vej ned, for at gøre turen kortere. Der ligger jo også en 3-4 minutter, som man skal forholde sig til, når vi snakker totaltid.

Den tredje løsning det er jo den, som jeg lidt humoristisk kalder "jerntæppet". Hvis man vælger en løsning, hvor man lader en tunnel klare problemet foran forpladsen – og det kan man løse, så får man en station der – så betyder det, kan jeg se af tegningerne, at toget skal op og køre på en 4 meter høj spunsvæg i en 600 meter lang strækning. Og bortset fra, at det ser grimt ud, så er det en anden sag. Men i den sammenhæng: Hvis man skal ind på halvdelen af de der flere tusinde parkeringspladser, så skal man ifølge jeres tegninger ned ad en 10 meter lang rampe i bil, så skal man køre gennem et ganske bestemt hul, og så skal man op ad en rampe på den anden side. Hvis man så sammenholder det med, at man kører rundt og leder efter en parkeringsplads, så vil det jo sige, at man kan bruge både 10 og 15 minutter på at holde i kø for at komme på tværs til de andre pladser. Og så er den tid jo også



lang. Ja, man kunne jo tale om, at det kunne minde lidt om jerntæppet i Berlin – så kunne man kalde det Checkpoint Charlie det der ene hul, der bliver. Men for at blive ved det seriøse, så er den eneste måde, man kan løse det på, det er at lave nogle flere huller i den der stålvæg, for ellers løser det jo ikke tingene. Det bliver jo et fremtidigt permanent irritationsmoment og tidsrøver for alle os, der skal bruge lufthavnen, at vi skal simpelthen holde og vente der for at komme op til den anden halvdel. Det var tre ting, som alle tre betyder, at I skal lægge de tider til. Og derved så er det fuldstændig ligegyldigt, om det varer 1 minut eller 2 for at køre turen fra Jelling ind til Billund Lufthavn. Det er det næste stykke, der skal lægges til.

**Svar: Jens Brix, chefkonsulent i Banedanmark**

*Det med de forskellige gangtider fra stationen i lufthavnen og ind til terminalen, det er noget af det, vi tager med, når vi regner. Nu tager det for de færreste mennesker 5 minutter at gå 200 meter. Vi regner med nogle gennemsnitlige gangtider der. Men de minutter, det tager, de bliver lagt oveni, så det kommer til at være til disfavør til den løsning og til favør for den løsning, der er tættere på. Så det skal vi nok tage med.*

**Supplerende svar: Lars Deigaard, projektleder i Banedanmark**

*Nu er vi jo inde på lufthavnens område, og som jeg også nævnte før, så er lufthavnen jo en stor interessant i den her sammenhæng. Og vi er i dialog med lufthavnen om disse her forskellige løsninger. Og som du ganske rigtigt siger – der er fordele og ulemper ved dem alle sammen. Det er vi klar over, og det er også noget, vi behandler. Som sagt så har vi også denne høringsperiode til, at hvis du har nogle forslag til, hvordan vi kan blive bedre, så vil vi selvfølgelig meget gerne, at du indsender nogle hørings svar.*

**Supplerende svar: Jimi Okstoft, assisterende projektleder i Banedanmark**

*En lille kommentar til det, du kalder "jerntæppet". Det er ikke i den nedgravede løsning, at den løsning er i spil. Det er, hvis det er overfladeløsningen med hegn og bomme foran terminalbygningen (kommentar fra salen, som ikke kan høres/ref.) Jeg siger, at den løsning, hvor du påpeger et problem med det her jerntæppe, som du kalder det, på parkeringspladsen og den her 4-6 meter høje spuns væg, det hører til løsningen i gadeplan foran terminalbygningen. Det hører ikke til den nedgravede løsning.*

-----  
**Opfølgende spørgsmål: Jørgen Braad**

Hvis jeg forstår dig ret, så vil det sige, at hvis man vælger en nedgravet løsning, så starter man faktisk med en 1.000 meter lang tunnel for at komme under hele langtidsparkeringsen.

**Svar: Jimi Okstoft, assisterende projektleder i Banedanmark**

*Nej, man har en tunnel, der er 160 meter lang, og så har du til begge sider et stykke, hvor banen ligger under terrænniveau i måske 500-600 meter på hver side af denne her tunnel.*

**Opfølgende spørgsmål: Jørgen Braad**

Altså den bliver gravet ned?

**Svar: Jimi Okstoft, assisterende projektleder i Banedanmark**

Ja, men ikke overdækket – den bliver gravet ned i terrænet.

## Broer og veje

**Spørgsmål: Kurt Jakobsen, Åst Borgerforening**

Har I tænkt på, at ved at lukke Åstbyvej, så lukker I en skolevej? Der bor børn på begge sider.

**Svar: Jimi Okstoft, assisterende projektleder i Banedanmark**

*Jeg må indrømme, at jeg ikke kan huske, om det er medtaget i afsnittet om de trafikale forhold, men hvis det ikke er, så må vi selvfølgelig have det med.*

-----

**Spørgsmål: Anni Assenbjerg**

Hvis nu det bliver Gadbjergløsningen, så får vi lukket en del grusveje ude i mit område. Det er kommuneveje nu, og kommunen vedligeholder dem. Der er en tendens til, at hvis en vej bliver lukket, så gør man den også til en privat vej. Hvordan kan vi sikre os, at det ikke kommer til at ske som en følge af dette her?

**Svar: Henry Martensen, specialist i Banedanmark**

*I sidste ende så er det et svar, som kommissarius tager stilling til under den ekspropriation, som skal foregå. Nogle gange fjerner man en del af vejen og lader det gå tilbage til landbrugsjord, og andre gange så gør man nogle andre ting. Så det bliver taget op i forbindelse med ekspropriationen.*

-----

**Opfølgende spørgsmål: Anni Assenbjerg**

Det var ikke lige mit spørgsmål. En del af vejen bliver jo tilbage, men som en lukket vej, der betjener de huse, der nu ligger på vejen. Men vi vil jo gerne sikre, at det fortsætter med at være en kommunevej, så også kommunen vedligeholder vejen og snerydder og sådan nogle ting. Det er det, vi er bange for.

**Svar: Henry Martensen, specialist i Banedanmark**

*Det er ikke alene noget, som vi afgør. Det er jo kommunen, som er vejmyndighed. Jeg kan ikke sige noget konkret om, hvorvidt det bliver det ene eller det andet – om det bliver en privat fællesvej, eller om det fortsat bliver en kommunal vej.*

-----

**Spørgsmål: Hugo Sørensen**

Det drejer sig om endestationen her i Billund. Hvis man gerne vil have den syd for Nordmarksvej, er der så mulighed for, at man undgår krydset der med bomme og forskellige ting. At man simpelthen graver jernbanen ned på det sidste stykke, så den går under Nordmarksvej, og man så har sænket selve stationen syd for Nordmarksvej. Og eventuelt - hvis den skal forlænges med de der 300 meter, som I snakker om - at den sidste blindtarm dernede bliver overdækket? Så undgår man støjen nede i byen samtidigt med. Så det er to ting på én gang: Undgå støj og undgå krydsningen med Nordmarksvej.

**Svar: Jimi Okstoft, assisterende projektleder i Banedanmark**

*Vi har ikke haft særlige overvejelser om at føre banen over eller under ved Nordmarksvej. Men det man kan se derude er, at der ikke er så gode muligheder for at føre den over Nordmarksvej, fordi vi ligger så tæt på indflyvningszonen. Og hvis den skal under Nordmarksvej, så vil jeg gætte på, at det bliver forholdsvis dyrt, for jeg er ret sikker på, at grundvandet godt kunne stå ret højt i det område der. Man skal også tænke på, at det er nogle forholdsvis lange ramper, der skal til for at føre en bane under vejen. Så det vil i hvert fald blive et meget dyrt anlæg i forhold til den løsning, der er skitseret nu.*

-----

**Spørgsmål: Jens Poulsen**

Nu taler vi om at sænke banen, men var økonomien ikke noget, man skulle tænke over senere? Det er jo ikke nu – det sagde I tidligere på mødet. Og os i Jelling – der er der også tilsvarende to veje, som vil blive spærret tre kvarter i timen på grund af den ekstra togmængde. Sænk banen igen der. Igen økonomien, som ikke er på tanke nu, men først senere til politikerne.

**Svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark**

Med hensyn til økonomien, så tror jeg, at det, vi prøvede at kommunikere, var, at Trafikstyrelsen havde lavet dette indledende anlægsskøn på 770 millioner kroner omregnet til dagens priser. Det vi ved helt generelt, det er, at når man skal grave sådan nogle baner ned, så koster det rigtig mange penge. Så selvom vi ikke har lavet præcise anlægsoverslag på de enkelte linjeføringer, så hvis du vil vide, hvad den ene koster relativt i forhold til den anden, så kan man godt med sin almindelige sunde fornuft regne ud, at det er nogle helt andre tal, vi snakker om, hvis vi skal grave baner ned. Så det er egentlig det, vi prøvede at kommunikere. Men du havde et andet spørgsmål, som jeg ikke tror, at jeg kan svare på.

-----  
**Spørgsmål: Jens Poulsen**

Ja, det var igen det med at sænke banen i Jelling. Fordi det er Danmarks dåbsattest.

**Svar: Jimi Okstoft, assisterende projektleder i Banedanmark**

I Jelling vil det også være meget dyrt, hvis man skulle grave banen ned gennem hele byen. Hvis man skulle det, så vil det måske alene koste en eller to milliarder kroner eller noget i den stil. Og det er altså ikke noget, vi sådan lige gør, og slet ikke, når vi har fået til opdrag at lave noget, der måske kan passe ind med noget til omkring 770 millioner kroner. Så skal vi jo ikke lave noget, der er endnu dyrere, for at løse et andet problem. Men med hensyn til Jelling, så vender vi tilbage til det i morgen i forhold til det tilvalg, vi har i Jelling med signalregulering. Jeg vil dog tilknytte den kommentar, at det ikke er tre kvarter i timen, at banen er lukket. Det kan jeg godt afsløre – det bliver det ikke.

-----  
**Støj og vibrationer**

**Spørgsmål: Ejlf Møller Nielsen**

Jeg får en baneovergang – sikkert med lys og klokker – inden for kort afstand af sovekammeret. Er det noget, vi bare skal leve med? Om natten? Det her famøse tog kommer jo 50 meter højst fra det sted, hvor min seng er piloteret, og den er ikke nem at fastgøre yderligere. Og man skal være lidt naiv, hvis ikke man tror, at et tog, der kommer 50 meter fra huset, det kan mærkes i jorden, og at det vil give støj.

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

Overordnet set i VVM'en så har vi kun kigget på strækningsstøj og vibrationer samt anlægsstøj og vibrationer. Støj fra tekniske anlæg projekteres i en senere fase, nemlig i detailprojekteringen, hvor man dimensionerer efter en virksomhedsstøjgrænse i forhold til tekniske anlæg. Og det vil sige sådan noget som bomme også. Der er selvfølgelig en udfordring med noget med sikkerhed i forhold til bomme, som ofte vejer lidt tungere end støj og vibrationer, forståeligt nok. Men det projekteres senere hen. Det med vibrationer og støj er kortlagt ud fra nogle beregninger og vist i forhold til Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for vibrationer og støj. Og der er ingen på den nye bane, hvor den kommer til at ligge på jomfruelig jord, der vil blive påvirket over de grænseværdier. Det skal bemærkes, at det betyder jo ikke, at man ikke kan høre det. Men det betyder, at det ligger under den kriterieværdi, som Miljøstyrelsen har opsat for at sige, at man er væsentligt generet.

**Supplerende svar: Henry Martensen, specialist i Banedanmark**

Hvis vi nu forestiller os et øjeblik, at banen bliver anlagt, så kan man et år efter ibrugtagelsen gøre indsigelse mod både det ene og det andet og det tredje, som man måtte være generet af, og så få erstatning på den måde. Hvis kommissarius er enig i det.

**Spørgsmål: Jens Uth**

Så vidt jeg husker jeres gennemgang, så blev det sagt, at der ikke var nogen videre forskel på de støjgener, der var langs de tre linjeføringer. Men på side 57 i VVM'en synes jeg, at det ser ud til, at ved Jellingløsningerne er der 90 boliger, der berøres, og i Gadbjergløsningen er der 138. Er det korrekt?

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

Ja, jeg tror, det er inden for den eksisterende bane, så det er nogle, der er påvirket i dag også. Det, der er dimensionerende for, om man er støjbelastet langs den eksisterende bane, det er max-niveauet. Og det er, når der kommer godstog, som tidligere har været omtalt. De kommer en eller to gange om dagen. Og det er det, der dimensionerer, om man er støjbelastet langs den eksisterende bane. Og der er kun én i en af Jellingløsningerne, der bliver ekstra belastet af det max-niveau, og det er som følge af, at der kommer et sporskifte, hvor man sådan støjteknisk lægger et tillæg til max-niveauet på grund af ekstra støj fra sporskiftet.

-----  
**Opfølgende spørgsmål: Jens Uth**

Det forstår jeg ikke, for nederst på side 57 der står ny bane til Billund.

**Supplerende svar: Jakob Jørgensen, rådgiver for Banedanmark om støj og vibrationer**

Ja, der står 91, og så står der et 0-alternativ på 90. Det vil sige, at der er én mere.

**Opfølgende spørgsmål: Jens Uth**

Og i Gadbjergløsningen står der 138.

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

Ja, det er fordi, at i Jellingløsningerne er der regnet fra lige omkring Jelling Station, og der er Gadbjerg ikke med. Når du tager den eksisterende strækning hele vejen op igennem Gadbjerg, er der nogle eksisterende boliger igennem Gadbjerg, der vil være støjbelastet, som er talt med i den løsning. Og der kan du se, at der står 138 i begge to. Om det er 0-alternativet – altså som det er i dag eller fremskrevet 0-alternativ – eller du vælger Gadbjergløsningen, så er det samme antal, der er.

-----  
**Spørgsmål: Inger Kafton**

Jeg vil mene, at der på den sydlige Jellinglinje er en kumulativ effekt, idet vi allerede lever med støjen fra flyene. Det er så et livsvilkår, det kendte vi godt, da vi flyttede dertil, men vi har så efterfølgende fået støj fra en omfartsvej, som også er bygget. Og det mener jeg faktisk også, at Banedanmark bør have med i deres VVM-redegørelse. Det er ret afgørende. Fordi en ting er, at vi skal leve med den der flylarm, det går endda. Jeg kan sove med ørepropper i sommertiden, når alle disse chartertrafikanter ruller af sted. Men jeg vil ikke leve med en jernbane, der smadrer hele min landsby.

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

Ja, det er rigtigt – den kumulative effekt har vi også berørt, men der er jo ikke nogen – heller ikke langs den sydlige strækning – der vil blive støjbelastet, det vil sige over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier. Så den kumulative effekt fra togene er meget lille i forhold til, hvad den er for – jeg kender ikke det præcise lige i hovedet over Åst.

-----  
**Natur og rekreative interesser**

**Spørgsmål: Aage Dall-Hansen**

I vores område er der meget af tiden cykelløb både fra Grindsted og Billund og Nørup og Give, og jeg ved ikke hvad. De benytter jo de store, dejlige bakker, vi har, de mange sving, der er på vejene. Det er

godt. Der er ovenikøbet motorløb, og andre rekreative ting foregår der derude. Nu kommer der så nogle jernbaneoverskæringer, der kommer bomme, når der kommer et tog hver halve time eller måske med et kvarters mellemrum. Så går bommen ned, og så holder cyklisterne der. Hvad kan vi gøre for dem?

**Svar: Anne Birgitte Hansen, teamleder i Banedanmark**

*I vores fagnotater om kulturhistorie og rekreative interesser der kommer man også omkring dette med, hvordan området benyttes af det, vi også kalder de bløde trafikanter. Og der vil være nogle omlægninger af trafikken, mens man anlægger banen - men det vil der også være, når man er i drift. Hvordan man så håndterer enkelte cykelløb og andre ting, det må man se på lokalt, når man skal planlægge dem. I forbindelse med anlægsfasen bliver der også kigget på, hvordan de bløde trafikanter kan komme frem og tilbage, mens man anlægger. Men det er altså noget, man tager med ind over med de cykelruter, der allerede er, og som man kender i forhold til rekreative interesser i området. Så det bliver behandlet. Men igen: Skriv ind, hvis man har kendskab til noget, som vi ikke kan vide, hvis det ikke er sådan, at det er alment kendt hos de kilder, vi har i kommunerne. Men vi har selvfølgelig også haft kontakt med de berørte kommuner for at høre, hvad der foregår af fritidsinteresser i området.*

-----  
**Spørgsmål: Birgitte Tremlett**

Det var en kommentar til gravhøjene, I havde på et billede og beklagede, at de stakkels vikinger skulle skæres midt over – banen skulle gå igennem. Jeg synes også, man skal tænke på, at det er noget med en busrute, det er noget med nogle børn, der går i samme skoledistrikt, der lige pludselig får 8 kilometer, hvor de før har kunnet gå over vejen og lege med hinanden. Der er nogle ting, som skal mere med, og som I mangler at tage med i planlægningen også.

**Svar: Anne Birgitte Hansen, teamleder i Banedanmark**

*Skolebørn bliver også behandlet under trafikale forhold. I forhold til gravhøjene er det korrekt, at på den sydlige løsning er der fem gravhøje inden for 100-meterzonen, og der er to gravhøje, der kommer inden for 10 meter, som vil blive berørt. Så vi har selvfølgelig haft en dialog med Slots- og Kulturstyrelsen om, hvordan det håndteres. Og hvis det er den løsning, der bliver valgt, så har man selvfølgelig en dialog med det lokale statsanerkendte museum, hvor man finder ud af, hvordan man skal håndtere det. Men det er klart, at der vil være en visuel påvirkning igennem landskabet, når banen står færdig med den løsning.*

-----  
**Opfølgende spørgsmål: Birgitte Tremlett**

Al respekt for den visuelle påvirkning, men jeg tænker, at det påvirker skolebørnene mere, end det påvirker vikingerne, der ligger nede i gravhøjene.

**Svar: Anne Birgitte Hansen, teamleder i Banedanmark**

*Det er jo sådan, som vi måske har fået sagt tidligere, at man lægger tingene op, der er jo ikke en hensigt om at skjule noget. Det er ikke os, der skal afveje, hvad der er vægter tungest i forbindelse med en politisk beslutning. Vi lægger tingene op, og så er det nogle andre, der skal beslutte, hvad der vægter tungest i forbindelse med et valg.*

**Supplerende svar: Betina Lose, sektionschef i Banedanmark**

*Vi har noteret os, at der noget om nogle skolebørn, hvor vi skal hjem og kigge på, om vi har behandlet det ordentligt i forhold til det, I har sagt af bemærkninger i dag. Det er hørt.*

-----  
**Spørgsmål: Kurt Jakobsen, Åst Borgerforening**

Når I skal lave en redegørelse, som I skal forelægge politikerne, så forstår jeg ikke, hvorfor I ikke har lidt fremtidssikring i de forslag, I kommer med. Jeg tænker på, at når banen engang er færdig – hvad enten det er syd eller nord eller Gadbjerg – så kører der busser på strøm, og de kører endda uden chauffør, og det er der gode penge i. Så jeg synes heller ikke, at I giver dem et billede af noget reelt.

**Svar: *Betina Lose, sektionschef i Banedanmark***

*Lidt firkantet sagt, så er vi blevet bedt om at undersøge en baneforbindelse mellem Vejle og Billund. Det er det vi gør. Vi har fået dette spørgsmål før, det gør vi nogle gange i forhold til selvkørende biler og meget andet. Det kan man jo godt have mange spekulationer om, men det vi svarer på lige nu i denne her omgang, det er altså, hvad der for nogle mulige baneudbygninger, man kan lave, så man kan komme ud til lufthavnen og til Billund by. Og der ligger ikke inden for det, at vi også skal kigge på automatiserede fjernbusser eller busser eller andet. Så det er simpelthen uden for mandatet.*

-----  
**Opfølgende kommentar: *Kurt Jakobsen***

Det er simpelthen for firkantet, det politikerne får her, synes jeg. Det er ikke bredt nok.

**Supplerende svar: *Lars Deigaard, projektleder i Banedanmark***

*Der er jo andre fora, hvor man arbejder med langsigtet politik inden for transport, og hvad der er for nogle udviklingstendenser. Men det bliver ikke trukket ned i hvert eneste projekt i den sammenhæng, men selvfølgelig – det er jo i de der mere langsigtede fora, hvor man kigger lidt længere frem og ser, hvor er det transportsektoren er på vej hen, at sådan nogle ting bliver behandlet.*

## Alternative linjeføringer

**Spørgsmål: *Frede Fog Jensen***

Jeg er egentlig glad for, at I lægger det så flot frem, som I gør. Nu bor vi selv – synes vi selv – i en naturperle omme i Gødsbøl Skov, som vi var heldige at erhverve i 2004. Det får vi delt i to stykker. Vores eng, som vi har anlagt som natureng uden gødning, det er en blomstrende fauna, og den bliver delt i to. Og så får vi en ulempe ud over det, at hvis jeg skal besøge min nabo, som jeg før kunne gå ned til på 5 minutter, så skal jeg nu ud på en 8 kilometer lang tur. Så synes jeg, at vi helt klart mangler at sikre, at man får et stoppested i Gadbjerg. For hvis man ikke får det, så synes jeg, at Gadbjerglinjen er død. Så er den ikke det værd. Jeg kan ikke forestille mig, at en ung familie tager toget til Billund. De putter børnene i en bil og kører dem til skole og børnehave, og så kører de på arbejde, for de kan også have dem med hjem igen. Og så er det nok billigere at køre i bilen. Det er ikke, fordi jeg vil være mod udvikling. Slet ikke. Men jeg synes, det er et projekt, som jeg kan stille rigtig mange spørgsmål til – kan det nu betale sig? I 1957 nedlagde man en bane fra Vejle til Billund. Det var ikke rentabelt. Det var private forretningsfolk, drev det. Nu er det skatte kroner, vi snakker om. Det er noget helt andet, det ved jeg godt. Og jeg ved også godt, at det ikke er jer, for I har jo egentlig gjort det godt. Det er politikerne, vi skal have fat i. Det var det eneste. Tak.

**Svar: *Betina Lose, sektionschef i Banedanmark***

*Så vil jeg da bare kvittere for den sidste bemærkning – den var dejlig at afslutte på. For som jeg startede med at sige, så var formålet med dette møde, at vi ville prøve at lægge frem, hvad vi ved om projektet på nuværende tidspunkt. Og at vi også vil bruge nogle af de input, I er kommet med her i aften, til at få kvalificeret det videre arbejde med projektet, sådan at den sammenfattende historie i beslutningsgrundlaget bliver så fyldestgørende som overhovedet muligt. Jeg synes, I har holdt godt ud, og at spørgelysten har været stor. Der har også ind i mellem været lidt kritiske røster, og det er også*

*noteret. Men alligevel jeg vil sige tusind tak til jer alle sammen. Jeg synes, at det har været en fornøjelse.*

.....

.....