



Høringsnotat

VVM-høring

Ny bane til Aalborg Lufthavn

oktober 2015

banedanmark



banedanmark Høringsnotat



Banedanmark

Anlægsudvikling
Amerika Plads 15
2100 København Ø

www.bane.dk/aalborglufthavn

Forord

Med den politiske aftale "En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv." fra d. 21. marts 2013 blev det aftalt at etablere en jernbaneforbindelse til Aalborg Lufthavn.

Aalborg Lufthavn er den tredjestørste lufthavn i Danmark og har stor lokal og regional betydning, både for erhvervslivet og borgerne i Nordjylland. Med den nye bane vil lufthavnen blive forbundet med hovedjernbanenettet. En ny bane til Aalborg Lufthavn kan således give en attraktiv forbindelse for mange forretnings-, charter- og fritidsrejsende fra en stor del af det østlige Jylland.

Den nye station bliver placeret så tæt som muligt på lufthavnsterminalen, så skift mellem tog og fly kan ske med kortest mulige gangveje.

Ved Lindholm station skaber klargørings- og vendefaciliteterne i dag støjproblemer for de omkringliggende boligområder. En ny forbindelse til lufthavnen vil betyde, at klargøring og vending af togene fremover flyttes til det nye klargøringsanlæg ved lufthavnen. Dermed vil de nuværende støjgener for de nærmeste naboer til klargøringsfaciliteterne ophøre.

Projektet gennemløber en VVM-lignende proces (Vurdering af Virkninger på Miljøet) med to offentlige høringer. Den første offentlige høring, idéfasehøringen, blev gennemført fra den 28. oktober til den 18. december 2013. De indkomne høringssvar til projektet er behandlet i et høringsnotat, som kan findes på Banedanmarks hjemmeside. Høringssvarene er indgået i de gennemførte undersøgelser.

Med offentliggørelsen af miljøredegørelsen startede den anden offentlige høring. Den løb fra den 2. marts til den 27. april 2015.

Alle høringssvar til Banedanmark vedrørende projektet er blevet behandlet, og de indgår i det videre arbejde, i det omfang det teknisk, økonomisk og miljømæssigt kan lade sig gøre.

Dette høringsnotat dokumenterer den anden offentlige høring.



Martin Munk Hansen
Områdechef, Anlægsudvikling

Høringsnotat

Indhold

Side

Forord	3
Ny bane til Aalborg Lufthavn	5
Baggrund	5
Inddragelse af offentligheden	5
Projektets videre forløb	6
Læsevejledning til høringssvarene	6
Høringssvar	8
Holdninger til hhv. den sydlige og den nordlige linjeføring	8
Tilvalg	11
Andre løsninger	12
Sammenhæng til den 3. Limfjordsforbindelse	14
Ekspropriation og erstatning	15
Kolonihaverne	17
Gener i anlægsfasen	18
Støj og vibrationer	19
Luftforurening	20
Andre miljøkonsekvenser	21
Visuelle gener	21
Rekreative interesser	21
Naturforhold	22
Den fremtidige trafikbetjening	25
Trafikafvikling	27
Afvikling af togtrafikken	27
Afvikling af øvrig trafik	28
Samfundsøkonomi	29
Tidsplan og proces	32
Afsendere af høringssvar	34

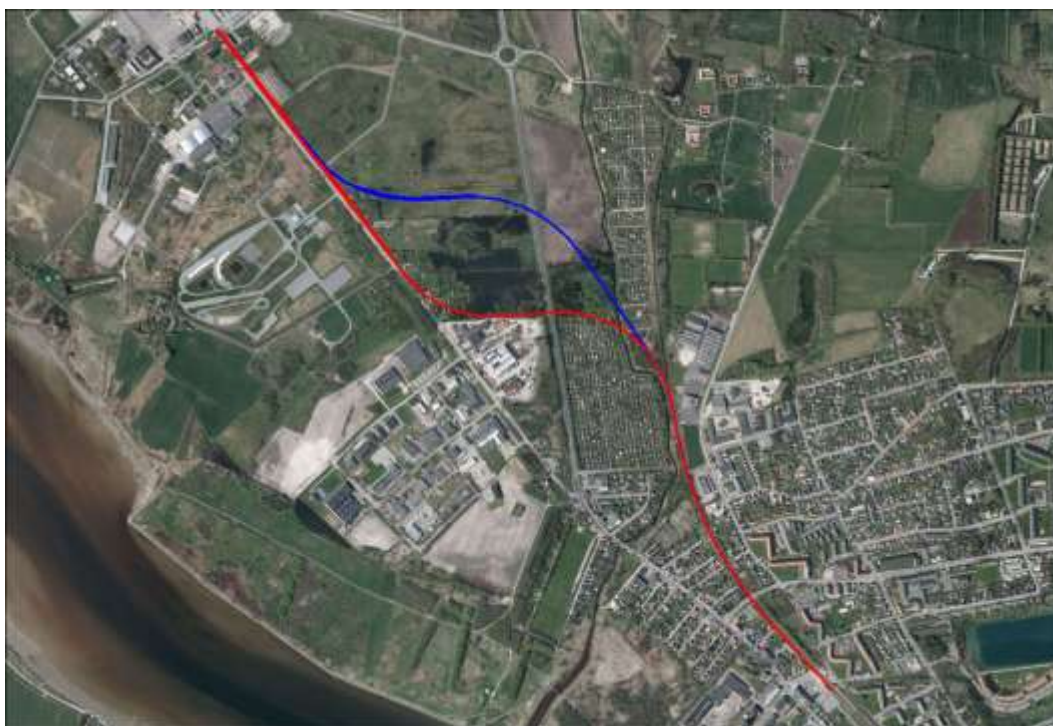
Ny bane til Aalborg Lufthavn

Baggrund

Med den politiske aftale "En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv." af 21. marts 2013 blev det vedtaget at etablere en jernbaneforbindelse til Aalborg Lufthavn.

Der er afsat et samlet beløb på 276,4 mio. kr. til anlæg af banen, herunder til gennemførelse af VVM-undersøgelser.

Projektet omfatter bane, endestation ved lufthavnen, klargøringsanlæg og broer. Der er undersøgt to linjeføringer – en nordlig og en sydlig linjeføring – som begge indebærer, at der etableres en stikbane fra Lindholm Station til den nye station ved Aalborg Lufthavn. For begge løsninger gælder, at der skal anlægges ca. tre km ny bane. Begge linjeføringer vurderes at kunne anlægges for 272 mio. kr.



Oversigtskort, der viser hhv. den sydlige (rød) og den nordlige (blå) linjeføring

Inddragelse af offentligheden

I forbindelse med projektet har Banedanmark afholdt to høringer – først i forbindelse med idéfasen og senest i forbindelse med offentliggørelsen af miljøredegørelsen for projektet.

Formålet med de to høringer er at informere om projektet og at inddrage offentligheden, således at alle personer, kommuner, øvrige myndigheder, virksomheder, organisationer mv. kan være med til at forbedre projektet.

Alle henvendelser er blevet registreret og offentliggjort i dette og et tidligere høringsnotat. Der indgår både skriftlige henvendelser i brev eller mail og mundtlige henvendelser pr. telefon eller til borgermøder. Alle kommentarer og forslag er vurderet og indarbejdet, i det omfang de teknisk, økonomisk og miljømæssigt kan anvendes i projektet.

Banedanmark fik 17 henvendelser i forbindelse med idéfasehøringen. Henvendelserne er blevet behandlet i et høringsnotat, der blev offentliggjort på Banedanmarks hjemmeside i foråret 2014.

Den anden offentlige høring blev gennemført fra den 2. marts til den 27. april 2015 på baggrund af en miljøredegørelse udarbejdet af Banedanmark og offentliggjort på Banedanmarks hjemmeside. Høringen blev annonceret i lokale aviser, på Høringsportalen.dk og på Banedanmarks hjemmeside.

Der blev afholdt borgermøde på Gl. Lindholm Skole den 25. marts 2015.

Udover de spørgsmål, der blev stillet på borgermødet, indkom der i alt 14 henvendelser fra borgere, kommune, foreninger mv. Bagerst i dette notat findes en liste over afsendere af henvendelser samt en oversigt over, på hvilke sider i høringsnotatet henvendelserne fra de enkelte afsendere refereres og behandles. Alle høringssvar kan læses på Banedanmarks hjemmeside i deres fulde længde sammen med et referat fra borgermødet.

Projektets videre forløb

Banedanmark udarbejder et beslutningsgrundlag til politisk behandling. Både høringssvar fra idéfasehøringen og fra den anden offentlige høring indgår som en del af grundlaget for den videre politiske behandling af projektet.

Banen vil skulle endeligt vedtages ved anlægslov i Folketinget.

Efter en vedtagelse af anlægslov kan detailprojekteringen påbegyndes, hvorefter anlægget af lufthavnsbanen forventes at kunne påbegyndes. Selve anlægget af banen forventes at kunne gennemføres på 3-4 år.

Læsevejledning til høringssvarene

For at give læserne et samlet overblik over alle henvendelser vedrørende projektet sker behandlingen af høringssvarene tematisk frem for behandling af hvert høringssvar for sig.

Høringssvarene og Banedanmarks kommentarer til høringssvar er samlet i så få kategorier som muligt for at undgå gentagelser i kommentarerne. Nogle høringssvar har karakter af rene holdningstilkendegivelser og er derfor ikke kommenteret.

Indholdet af alle henvendelser er søgt refereret så loyalt som muligt, men hele ordlyden af de enkelte henvendelser er ikke gengivet.

Afsendere af høringssvar opdeles i fire grupper:

B = Borger
F = Forening/Interesseorganisation
K = Kommune/Region
V = Virksomhed

Afsenderne har hver fået et nummer og en bogstavbetegnelse, og disse er oplistet sidst i dette notat.

Alle indsendte høringssvar kan læses i den fulde ordlyd på Banedanmarks hjemmeside.

Personer, der kom med spørgsmål eller kommentarer på borgermødet, bliver refereret i høringssvarene med navns nævnelse, og er ikke nummereret.

Hørings svar

Erhvervsstyrelsen (1V) har ingen kommentarer til projektet.

Nordjyllands Trafikselskab (8V) støtter etableringen af en stikbane til Aalborg Lufthavn og mener, at den skaber en vigtig kollektiv trafikforbindelse mellem Nordjylland og resten af Danmark.

Aalborg Kommune (11K) vurderer, at der er tale om en god og grundig miljøredegørelse, som udgør et godt udgangspunkt for, at der ikke træffes beslutninger på et uoplyst grundlag i forbindelse med realiseringen af projektet.

Holdninger til hhv. den sydlige og den nordlige linjeføring

Den sydlige linjeføring

I forbindelse med den oprindelige høringsperiode blev givet forkerte oplysninger om projektets sammenhæng med en mulig kommende 3. limfjordsforbindelse. Det blev oplyst i forbindelse med den oprindelige høringsperiode, at den sydlige linjeføring ville betyde mindre meromkostninger ved anlæg af en 3. limfjordsforbindelse end den nordlige linjeføring. Dette har efterfølgende vist sig at være forkert. De seneste beregninger viser, at den sydlige linjeføring vil betyde større meromkostninger ved anlæg af en 3. limfjordsforbindelse end den nordlige linjeføring.

Vejdirektoratet (4V), Region Nordjylland (7K), Aalborg Kommune (11K) og Aalborg Lufthavn (13V) gav i de høringssvar, der blev afgivet i høringsperioden, udtryk for, at de foretrak den sydlige linjeføring af hensyn til de afledte meromkostninger for en kommende 3. Limfjordsforbindelse, som på daværende tidspunkt vurderedes at være lavere for den sydlige linjeføring end for den nordlige.

De seneste beregninger viser, at merudgiften for anlæg af en mulig 3. Limfjordsforbindelse som følge af banen til Aalborg Lufthavn vil være størst ved den sydlige løsning. Således vil merudgiften beløbe sig til 70 mio. kr. ved valg af den sydlige linjeføring, mens den nordlige linjeføring vil medføre en merudgift på 60 mio. kr. Samtidig viste det sig, at en eventuel merudgift for vedligehold af en ekstra bro, som den nordlige løsning indebærer, ikke vil være særlig stor.

På baggrund af denne nye information har Vejdirektoratet (4V), Region Nordjylland (7K) og Aalborg Lufthavn (13V) efter udløbet af høringsperioden oplyst Banedanmark, at de foretrækker den nordlige løsning. Aalborg Kommune (11K) har oplyst, at man er indifferent i valget mellem de to løsningsmuligheder.

De skriftligt afgivne hørings svar som de er gengivet i dette høringsnotat skal ses i lys af, at der efterfølgende er sket en ny udvikling, og at de hørte parter i nogle tilfælde har ændret deres anbefaling til foretrukken linjeføring som følge heraf. Der er knyttet kommentarer (angivet i kursiv og < >-klammer), efter de afsnit, hvor udviklingen har overhalet de afgivne hørings svar.

Vejdirektoratets (4V) begrundelse for at foretrække den sydlige løsning er, at jernbanen i så fald kan føres under Egholmlinjen (den kommende motorvej) samme sted som Lufthavnsvej, og at jernbanens krydsning med Thistedvej med den sydlige linjeføring vil ligge syd for det sted, hvor Thistedvej tænkes forlagt af hensyn til Egholmlinjen. *<Vejdirektoratet foretrækker nu den nordlige løsning>*

Også Region Nordjylland (7K) foretrækker den sydlige linjeføring af hensyn til samspillet med den kommende 3. Limfjordsforbindelse. 7K hæfter sig ved, at der ved den nordlige linjeføring vil blive behov for to vejbroer over banen i stedet for én, og at etableringen af motorvejsbroen over jernbanen vil blive vanskeliggjort af, at jernbanen vil skulle føres under den brede motorvejsudfletning ved Thistedvej. Endvidere peger 7K på, at Thistedvej, for at kunne indgå rigtigt i motorvejsudfletningen, planlægges flyttet nordpå, væk på fra det sted, hvor der i forslaget til et nordligt baneforløb, etableres en ny vejbro over jernbanen. *<Region Nordjylland foretrækker nu den nordlige løsning>*.

Aalborg Kommune (11K) anbefaler, at der arbejdes videre med den sydlige løsning, men gør opmærksom på, at der er vægtige argumenter for og imod begge linjeføringer i forhold til naturhensyn, rekreative interesser og en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm. *<Aalborg Kommune er nu indifferent i forhold tilvalget mellem de to løsningsmuligheder >*.

Aalborg Lufthavn (13V) giver udtryk for, at banen spiller en vigtig rolle for lufthavnens fortsatte udvikling som lokalt og regionalt knudepunkt, og anbefaler den sydlige linjeføring, da denne vurderes at være bedst egnet til trafik med lange tog. Aalborg Lufthavn lægger vægt på, at etablering af lange og brede perroner giver en bedre fremtidssikring af stationen. *<Aalborg Lufthavn anbefaler nu den nordlige løsning>*.

Den nordlige linjeføring

Knud Jensen (borgermødet), samt 3B og 9B, som har 40 medunderskrivere, foretrækker den nordlige linjeføring.

Knud Jensen (borgermødet) giver udtryk for, at den sydlige løsning vil give mange gener for beboerne i haveforeningen Aablink, og at den nordlige løsning klart må foretrækkes, da den ikke berører lige så mange mennesker.

3B støtter ikke projektet, men anfører, at hvis det absolut skal gennemføres bør den nordlige linjeføring vælges, da den gør mindst skade på naturen. En anden grund til, at 3B støtter den nordlige løsning, er, at de så fortsat kan

blive boende i deres hus, hvilket ikke er muligt ved valg af den sydlige løsning.

9B, en beboer i haveforeningen Aablink, som har 40 medunderskrivere, mener, at den nordlige løsning må foretrækkes, da den sydlige løsning vil give store gener for haveejerne i kolonihaveforeningen Aablink. 9B udtrykker håb om, at de, der arbejder med projektet, kan se, hvilke ulemper den sydlige løsning vil påføre Aablink, og tage hensyn til dette.

9B henviser til oplysningerne på borgermødet, om, at der ikke er stor prisforskel på de to linjeføringer, hvorfor økonomien ikke kan bruges som begrundelse for at vælge den ene løsning frem for den anden. Heller ikke det forhold, at den nordlige løsning er mere problematisk, hvis der skal etableres lange perroner, bør ifølge 9B tale til fordel for den sydlige løsning.

Ifølge 9B, som har 40 medunderskrivere, må der kunne findes en løsning på udfordringerne med at etablere lange perroner i den nordlige løsning, således at dette ikke skal være argumentet for at vælge den sydlige løsning, som berører mange mennesker.

Anton Rasmussen (borgermødet) spørger, om det i den nordlige løsning kan lade sig gøre at flytte klargøringsanlægget 50-100 m, så det ikke kommer til at ligge i kurven, evt. ved at flytte linjeføringen, så man får en lige strækning i den nordlige løsning.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark takker for meningstilkendegivelserne om valg af linjeføring. Valg af løsningsmodel for banen til Aalborg Lufthavn er en politisk beslutning. Banedanmarks opgave er at undersøge begge løsninger så objektivt som muligt og udforme et velbelyst grundlag til den politiske proces.

Miljøredegørelsen, med Banedanmarks vurdering af fordele og ulemper ved de to mulige linjeføringer, vil blive sendt til politisk behandling. Alle høringssvar samles i dette høringsnotat, der også sendes til politikerne sammen med Banedanmarks kommentarer til høringssvarene og høringssvarene i deres helhed.

Det er korrekt, at adskillige haver i kolonihaveforeningen Aablink vil blive påvirket af jernbanen ved den sydlige løsning, og både banen og den hævdede Thistedvej medfører mere støj i kolonihaveforeningerne ved den sydlige løsning end ved den nordlige. I ingen af løsningerne påvirkes kolonihavehuse dog med støj over gældende grænseværdier.

I begge løsninger er det muligt at forberede anlægget til en evt. senere udvidelse til lange perroner ved stationen og klargøringsanlægget. Den sydlige linjeføring medfører lidt lavere vedligeholdelseskostninger, da forberedelsen til en udvidelse til lange perroner indebærer, at sporskiftet til klargøringsanlægget kommer til at ligge i en kurve i den nordlige løsning. Krumme sporskifter udsættes for større slid end rette sporskifter og kræver

dermed mere vedligehold. Samtidig gør krumningen, at vedligehold af sporskifterne er vanskeligere end sporskifter på rette strækninger.

For at flytte sporskiftet ud af kurven, skal sporskiftet og klargøringsanlæg forskydes ca. 200 m ind mod Aalborg. Derved er der ikke plads nok til etablering af klargøringsanlæg på den vestlige side af Thistedvej.

De lavere vedligeholdelsesudgifter i den sydlige løsning vil dog næppe kunne opveje en ekstra anlægsudgift på 10 mio. kr. ved et muligt anlæg af en 3. limfjordsforbindelse. Ud fra en samlet anlægs- og driftsøkonomisk betragtning er den nordlige linjeføring derfor bedre end den sydlige, hvis det forudsættes, at der vil skulle anlægges en 3. limfjordsforbindelse.

Tilvalg

Nordjyllands Trafikselskab (8V), Aalborg Kommune (11K) og Aalborg Lufthavn (13V) ønsker alle, at der etableres lange og brede perroner ved den nye station og ved klargøringsanlægget. DSB (14V) påpeger behovet for, at perronerne bliver så lange, at det med fremtidige togstørrelser ikke er nødvendigt at foretage op- og nedformering af togene i Aalborg, da dette vil forlænge rejsetiden ud mod lufthavnen.

Nordjyllands Trafikselskab (8V) mener, at det er vigtigt at sikre en optimal udnyttelse af banen i form af fuld fjerntogsbetjening af Aalborg lufthavn. 8V peger således på, at det set i et fremtidsperspektiv er væsentligt, at perronerne får en størrelse, der giver plads til lange tog.

Aalborg Kommuner (11K) peger på vigtigheden af, at det skal være muligt at betjene stationen med alle former for passagertog, herunder fremtidige lange tog. Brede perroner vil desuden give muligheder for ventefaciliteter mv. og derved sikre de bedste muligheder for at understøtte brugen af banen. Aalborg Lufthavn (13V) tilslutter sig dette synspunkt og fremhæver, at de lange og brede perroner vil give den bedste fremtidssikring af stationen.

Aalborg Kommune (11K) gør opmærksom på, at lufthavnens fortsatte udvikling er en vigtig målsætning for kommunen, og at der for at understøtte denne målsætning er gennemført en planlægning, som sikrer rigeligt areal til løsningen med lange og brede perroner ved lufthavnsstationen. Der er også indtænkt funktioner, som understøtter brugen af banen, såsom Park & Ride, evt. kiosk og et område til kontorerhverv og service mm. Ifølge 11K kommer banen til Aalborg Lufthavn på den måde til at spille en vigtig rolle i den fortsatte udvikling af Aalborg Lufthavn, som et lokalt og regionalt knudepunkt for lufttrafik.

Banedanmarks kommentarer:

De to linjeføringsmuligheder er baseret på de forudsætninger, der ligger til grund for Banedanmarks forundersøgelse fra 2012 og dermed den politiske aftale om anlæg af banen. Dette indebærer, at der er taget udgangspunkt i perroner og klargøringsanlæg, der passer til eksisterende 180 meter lange

tog. Lufthavnsbanen forudsættes at skulle betjenes med tog fra landsdelstrafikken.

Det kan ikke afvises, at der vil ske en udvikling på materielområdet, som vil betyde, at der fremadrettet skal køres med længere tog i landsdelstrafikken. Hvis lufthavnsbanen også på sigt skal betjenes med tog fra landsdelstrafikken, kan man derfor forestille sig, at perroner og klargøringsanlæg på et senere tidspunkt skal udvides til at kunne håndtere længere tog. Banen anlægges derfor på en måde, som ikke forhindrer eller besværliggør en evt. senere udvidelse.

Der etableres ikke ekstra brede perroner i forbindelse med anlægget af banen. Det er ikke nødvendigt at gøre perronerne ekstra brede for at kunne etablere ventefaciliteter for enden af perronen.

Andre løsninger

Haveforeningen Voerbjerglund (2F) går ind for et 0-alternativ, hvor der ikke etableres en stikbane til Aalborg lufthavn.

3B gør indsigelse mod en jernbane til lufthavnen, da han mener, at projektet gør mere skade end gavn, og at transportbehovet kan løses med de nuværende buslinjer. 3B støtter således ikke projektet, men anfører, at hvis det absolut skal gennemføres, bør den nordlige linjeføring vælges, da den gør mindst skade på naturen.

Haveforeningen Voerbjerglund (2F) og Kim Dahl (borgermødet) foretrækker, at man genovervejer en forlægningsløsning, hvor man i stedet for en stikbane fra Lindholm Station, flytter banen, så tog, der skal videre nordpå, kører via Aalborg Lufthavn. 2F peger således på, at en stikbane kun tager hensyn til flytrafikken, mens Kim Dahl erkender, at køretiden ganske vist vil blive 2-3 minutter længere ved en forlægningsløsning, og at det vil være dyrere at anlægge banen, men vurderer, at det samlet vil give en bedre løsning, da også passagerer nordfra på den måde vil få glæde af en direkte forbindelse til lufthavnen.

Haveforeningen Voerbjerglund (2F) beklager, at det er fravalgt at arbejde videre med løsningen, hvor banen krydser Thistedvej, forløber syd for industrikvarteret og fortsætter ud til lufthavnen. 2F påpeger, at denne løsning ikke vil genere til- og frakørsel til industriområdet, at der vil kunne spares en vejbro, og at det vil være muligt at bevare campingpladsen.

Hvis den sydlige løsning vælges, ønsker 5B totalekspropriation af sit kolonihavehus i haveforeningen Voerbjerglund, eller alternativt, at den sydlige løsning flyttet længere mod syd, så huset ikke i samme omfang berøres.

Banedanmarks kommentarer:

Det er med den politiske aftale "En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv." fra d. 21. marts 2013 besluttet, at der skal etableres banebetjening af Aalborg Lufthavn. Forligskredsen bag aftalen har efterfølgende besluttet, at der skal undersøges en stikbaneløsning, og ikke en forlægningsløsning. Anlægsomkostningerne for en forlægningsløsning er betydeligt højere end for en stikbane, og løsningen vil påføre passagerer uden ærinde i lufthavnen længere rejsetider. Den samfundsøkonomiske vurdering, der i projektets indledende fase blev udført for de to løsningsmuligheder, viste, at forlægningsløsningen gav et betydeligt dårligere resultat end stikbaneløsningen.

10B, som repræsenterer otte borgere, finder det utilstrækkeligt kun at belyse en baneløsning og ønsker en vurdering af et egentligt fuldt alternativ til jernbanen mod lufthavnen. 10B peger blandt andet på muligheden for at etablere en shuttle bus service fra Lindholm Station. Erik Jørgensen (borgermødet) spørger ligeledes, hvorfor der ikke i stedet for at bygge en jernbane anvendes små transitbusser mellem Lindholm Station og Aalborg Lufthavn, da han vurderer, at det vil være en billig og nem løsning.

Jørgen Kristiansen (borgermødet) spørger, om der i forbindelse med projektet har været afsat midler til forbedringer af banen fra Limfjorden op mod Lindholm Station. Jørgen Kristiansen mener, at det ville øge kvaliteten af hele banen, hvis en del af pengene blev brugt til forbedringer af den eksisterende bane, herunder til at elektrificere banen og måske udbygge den til dobbeltspor, samt til at løse problemerne, hvor banen krydser Thistedvej og Vestergade.

For at sikre en robust løsning i forhold til den fremtidige banedrift i Vendsyssel bør det ifølge 10B overvejes at udvide til dobbeltspor på delstrækningen fra brolanding på Nørresundbysiden af Limfjorden til det sted, hvor stikbanen grener fra.

Banedanmarks kommentarer:

Det er med den politiske aftale "En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv." fra d. 21. marts 2013 besluttet, at der skal anlægges baneforbindelse til Aalborg Lufthavn. Banedanmark har derfor ikke i denne sammenhæng set nærmere på en busløsning eller andre alternativer til en jernbaneløsning.

Projektet omhandler alene undersøgelse af en lufthavnsbane, og det ligger ikke inden for projektets økonomiske rammer at inddrage andre forbedringer af banen i området.

Banen op mod Lindholm Station (og ud mod lufthavnen) vil dog blive elektrificeret som led i det landsdækkende elektrificeringsprogram. Der er endvidere afsat 110 mio. kr. til "Forbedring af gods- og passagerkapaciteten i

Nordjylland”, idet nærmere analyser skal vise den mest hensigtsmæssige og fremtidssikrede udmøntning af midlerne.

Sammenhæng til den 3. Limfjordsforbindelse

10B, som repræsenterer otte borgere, savner en redegørelse for banens krydsning af Egholmlinjen, den kommende nye motorvejsforbindelse over Limfjorden.

Vejdirektoratet (4V) ønsker, at Banedanmark vurderer de økonomiske konsekvenser for Egholmlinjen ved at etablere hhv. den nordlige eller den sydlige linjeføring. *<Efterfølgende har Vejdirektoratet selv fået udført beregninger som beskrevet i afsnittet ”Holdninger til hhv. den sydlige og den nordlige linjeføring”>.*

Region Nordjylland (7K) hæfter sig ved, at en ny bane til Aalborg lufthavn vil komme til at krydse den kommende 3. Limfjordsforbindelse, og foretrækker på den baggrund den sydlige linjeføring, som blandt andet muliggør, at det nye motorvejsprojekt kan nøjes med at etablere én fælles bro over Lufthavnsvej og banen, i stedet for to broer med få hundrede meters afstand, som der vil være behov for ved den nordlige linjeføring. *<Region Nordjylland foretrækker nu den nordlige løsning, som beskrevet i afsnittet ”Holdninger til hhv. den sydlige og den nordlige linjeføring”>.*

Region Nordjylland (7K), Aalborg Kommune (11K) og Aalborg Lufthavn (13V) peger på, at en nordlig linjeføring vil kræve et væsentligt større bygværk for at føre motorvejen over henholdsvis Lufthavnsvej og banen end den sydlige linjeføring, og betoner også, at Thistedvejs overføring over banen ved den nordlige linjeføring vil blive påvirket i højere grad end den sydlige og med større omkostninger til følge, når Thistedvej skal forlægges i forbindelse med etablering af den 3. Limfjordsforbindelse *<Efterfølgende har det vist sig at den sydlige løsning udløser flere ekstraudgifter end den nordlige, og det har ført til, at de 7K og 13V nu peger på den nordlige løsning som den bedste, mens 11K er indifferent i forhold tilvalget mellem de to løsningsmuligheder. Dette er beskrevet nærmere i afsnittet ”Holdninger til hhv. den sydlige og den nordlige linjeføring”>.*

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark er opmærksom på projektets berøringsflade med den 3. Limfjordsforbindelse. Ingen af de to undersøgte linjeføringer vil forhindre en senere anlæggelse af den 3. Limfjordsforbindelse.

Vejdirektoratet har udført beregninger, der viser, at merudgiften for anlæg af en mulig 3. Limfjordsforbindelse som følge af banen til Aalborg Lufthavn vil være størst ved den sydlige løsning. Således vil merudgiften beløbe sig til 70 mio. kr. ved valg af den sydlige linje, mens anlæg af den nordlige linje vil medføre en merudgift på 60 mio. kr. Samtidig vil en eventuel merudgift for

vedligehold af en ekstra bro, som den nordlige løsning indebærer, ikke være særlig stor.

Ekspropriation og erstatning

Agnete Møller Eriksen (borgermødet) spørger, om det er muligt at få erstatning for de huse, der ligger lige op ad de huse, der eksproprieres, og som derfor bliver usælgelige.

Hvis den sydlige løsning vælges, ønsker 5B totalekspropriation af sit kolonihavehus i haveforeningen Voerbjerglund, da han mener, at kombinationen af delvis ekspropriation af grunden, støj og vibrationer samt indkig fra forbigående tog vil forringe kvaliteten af det tilbageværende kolonihavelod væsentligt.

Hvis den sydlige løsning vælges, ønsker Haveselskabet Aablink (12F) ekspropriation af to haver mere end de tre, der er nævnt i miljøredegørelsen. I det ene tilfælde fordi haven mister en stor del af grunden, og huset ligger således, at banen kommer meget tæt på huset. I det andet tilfælde tages der ligeledes noget af haven. Endvidere vil en brandvej blive lukket, og ved at ekspropriere den pågældende have vil haveselskabet have mulighed for at sikre, at vejen kan forblive åben. Hvis brandvejen lukkes mod åen, vil det ifølge 12F have betydning for mange haveejere, idet de bliver afskåret fra at kunne få leveret byggematerialer og andet, som leveres med store lastbiler.

Haveforeningen Voerbjerglund (2F) ønsker en opgørelse over det areal, der skal eksproprieres midlertidigt i haveforeningen, og nævner, at der vil blive tale om hovedgade, areal til vigepladser samt opbevaring af byggematerialer, ændring af Lindholm Å, som flyttes ind på haveforeningens område samt anlæggelse af adgangsvej til de haver, som ikke vil kunne benytte den normale tilkørsel.

Haveforeningen Voerbjerglund (2F) ønsker kompensation for det midlertidigt eksproprierede areal, da der skal betales leje til Aalborg kommune.

Haveforeningen Voerbjerglund (2F) forlanger, at værdifastsættelsen af de berørte kolonihavehuse foretages af Ekspropriationskommissionen, vurderingsudvalget for Nordjysk kreds samt vurderingsudvalget for Voerbjerglund Haveselskab.

Haveforeningen Voerbjerglund (2F) ønsker, at ekspropriation af huse på grund af støjgener skal kunne påklages, indtil mindst et år efter at banen tages i brug.

Haveforeningen Voerbjerglund (2F) mener, at de bør kompenseres med 500 kr. pr. have for den manglende brugsværdi af husene og området som følge af genen forbundet med støj og tung trafik i mindst et år.

Banedanmarks kommentarer:

Det er Ekspropriationskommissionen, der foretager værdifastsættelsen for alle de ekspropriationer, projektet nødvendiggør. Ekspropriationskommissionen arbejder uafhængigt af anlægsmyndigheden, og dens opgave er at gennemføre de nødvendige ekspropriationer. På baggrund af den detaljerede projektering af projektet indkalder Ekspropriationskommissionen til en besigtigelsesforretning med Banedanmark, de berørte ejere og de berørte brugere.

Banedanmark eksproprierer kun areal og bygninger i det omfang, det er nødvendigt for projektet.

I de tilfælde, hvor Banedanmark ikke har brug for hele grunden i forbindelse med projektet og derfor ikke totaleksproprierer haveloddet, har Banedanmark vurderet, at den tilbageværende ejendom kan anvendes efter indgrebet. Hvis man ikke er enig i denne vurdering eller i øvrigt mener, at man bliver berørt af projektet, kan man rejse dette for Ekspropriationskommissionen på besigtigelsesforretningen, der bliver annonceret i de lokale blade af kommissionen.

Det er korrekt, at en eksisterende brandvej i haveforeningen Aablink skal lukkes ved den nordlige løsning, idet banen skal etableres på en del af vejarealet. Banedanmark har været i kontakt med brandmyndighederne og har fået forhåndsgodkendelse til lukningen af brandvejen, da andre eksisterende veje kan anvendes i stedet.

På de [dynamiske kort](#) på Banedanmarks hjemmeside er det muligt at klikke sig frem til detaljerede oplysninger om projektets to linjeføringer, herunder arealbehovet i forbindelse med anlægsarbejdet. Også i [notatet "Arealbehov"](#) på Banedanmarks hjemmeside kan der findes information om ekspropriationer som følge af projektet.

Der gives kompensation for midlertidigt eksproprierede arealer. Det er Ekspropriationskommissionen, der fastsætter denne på besigtigelsesforretningen. Den enkelte ejendomsejer bliver indkaldt særskilt til besigtigelsesforretningen af Ekspropriationskommissionen.

Det er ligeledes Ekspropriationskommissionen, der foretager værdifastsættelsen af de kolonihavehuse, der skal eksproprieres.

Det er ikke sædvanlig praksis at ekspropriere pga. støj. Når Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser overskrides i områder med helårsbeboelse, kan der foretages støjdæmpende foranstaltninger i form af f.eks. støjskærme eller facadeisolering. Denne praksis gælder dog kun i områder med helårsbeboelse og omfatter ikke kolonihaveområder.

Ændringer i trafikstøj udløser ikke erstatning, hvis ulemperne er en følge af den almindelige samfundsudvikling på trafikområdet.

Hvis man mener, at man ikke er blevet rimeligt behandlet, er det muligt at møde op på besigtigelsesforretningen og forelægge sagen for Ekspropriationskommissionen

Når banen er bygget, er det desuden muligt at klage til Ekspropriationskommissionen i et år efter ibrugtagning af banen.

Kolonihaverne

Aalborg Kommune (11K) hæfter sig ved, at den sydlige linjeføring betyder nedlæggelse af tre kolonihaver, mens det tilsvarende tal for den nordlige linjeføring er to, og vurderer, at den sydlige linjeføring vil påvirke kolonihaver mest negativt, idet der ved en sydlig løsning også vil kunne forekomme indblik- og skyggegener for de nordligste haver i foreningen Aablink, som grænser op til banen.

Knud Jensen (borgermødet) spørger, hvor tit der vil køre tog på banen og dermed fordi kolonihaveforeningen Aablink, og peger på ubehaget ved forbigående tog, når man er i sin have for at nyde den.

Haveforeningen Voerbjerglund (2F) påpeger, at den nye bane til Aalborg Lufthavn vil påvirke to kolonihaveselskaber med i alt 312 haver og ikke 175, som Banedanmark skriver.

Vivian Wichman (borgermødet) ønsker at vide, om der ved en eventuel ny adgangsvej til kolonihaveforeningen Voerbjerglund, mens anlægsarbejdet står på, vil være mulighed for parkering, som tilfældet er i dag.

Knud Jensen (borgermødet), og 9B, som har 40 medunderskrivere, gør opmærksom på, at mange mennesker bliver berørt ved den sydlige løsning, hvor der skal fjernes tre haver i haveforeningen Aablink, mens en række haver vil få jernbanen liggende i deres baghaver. 9B peger endvidere på, at to haver vil blive berørt af brandvej, og at det med fire forbigående tog i timen ikke vil være til at opholde sig i haverne, som de sidste 50 år har været et dejligt fristed. Knud Jensen gør også opmærksom på, at placeringen af Thistedvej vil skabe skygge i nogle af haverne, og spørger, hvor mange haver der egentlig berøres i haveforeningen Aablink.

Ved den sydlige linjeføring er 9B ked af at miste det læbælte, som er plantet langs Thistedvej for at give læ til haverne i Aablink og samtidig tage noget af støjen fra vejen. Ifølge 9B kommer blæsten næsten altid fra dette hjørne, da der ligger to store hangarer på lufthavnens område, hvorfra blæsten kommer lige igennem.

Haveselskabet Aablink (12F) opfordrer Banedanmark til, at der langs banen mod haveforeningen Aablink opsættes trådhegn, hvis den sydlige løsning vælges. Der er mange børn i området, og hegnet ønskes opsat af hensyn til børnenes sikkerhed

Banedanmarks kommentarer:

Der forudsættes at skulle køre to tog i timen i hver retning, altså fire tog i timen størstedelen af dagen.

Banedanmark er enig i, at der er flere hundrede kolonihaver i de to kolonihaveområder tilsammen.

Det er for tidligt at sige noget om mulighederne for parkering ved Voerbjerglund på nuværende tidspunkt i projektet. Det vil indgå i det videre arbejde, hvor projektet behandles mere detaljeret, og der vil i videst mulig omfang blive taget hensyn til foreningens behov.

Banedanmark er enig i, at den sydlige løsning vil påvirke en række kolonihaver i haveforeningen Aablink. Det er klart, at man vil føle, at man bliver berørt af et projekt, der betyder, at man får en jernbane til nabo. Der vil ligeledes være gener for kolonihavebeboere forbundet med den nordlige løsning, men generne i den sydlige løsning vurderes overordnet at være størst i den sydlige. Haverne i kolonihaveforeningen Aablink vil dog blive påvirket i varierende grad ved valg af den sydlige løsning, og det er derfor svært at opgøre et enkelt tal for antallet af berørte haver.

I en vis udstrækning vil den dæmning, der skal føre Thistedvej over banen, give læ for blæsten. Banedanmark vil i en senere fase af projektet gå i dialog med de berørte kolonihaver vedrørende muligheden for beplantning.

Banedanmark hegner generelt ikke baner ind mere, men de steder hvor det er særligt motiveret at sætte hegn op, gøres det. Hvis den sydlige løsning vælges, kan det komme på tale at opsætte et passagehindrende hegn, som består af et 140 cm højt stålmåttehegn, mod haveforeningen Aablink. Hegnet anvendes for at hindre sikkerhedskritisk færdsel på og krydsning af sporområder.

Gener i anlægsfasen

Vivian Wichman (borgermødet) spørger, hvor mange gener man som haveejer skal "tåle" i en anlægsperiode på op til tre år, og henviser til metrobyggeriet i København, hvor det jo viste sig, at støjgenerne for naboerne var meget større, end man havde regnet med, hvilket efterfølgende førte til erstatninger.

Vivian Wichman ønsker at vide, om anlægsarbejdet kan begrænses til den periode, hvor beboerne ikke har brugsadgang til kolonihaverne, da dette vil reducere generne meget.

Agnete Møller Eriksen (borgermødet) spørger, om haveforeningen Voerbjerglund bliver berørt af arbejdskørsel.

Haveforeningen Voerbjerglund (2F) frygter den transport af materialer, som vil gå gennem Voerbjerglund, mens banen bygges. De påpeger, at den 980

meter lange vej ikke er beregnet til tung transport, da der under vejen ligger drænrør, vandrør, el-kabler, telefonkabler og fjernvarmerør.

På den baggrund forlanger Voerbjerglund (2F) en løbende vedligeholdelse af vejen samt vedligeholdelse i mindst 3 år efter endt anlægsarbejde. De ønsker desuden garanti for, at skader på vandrør udbedres straks af Banedanmark. 2F mener desuden, at Banedanmark er ansvarlig for skader på lejernes biler som følge af kørsel på en vej, der ikke er vedligeholdt.

Banedanmarks kommentarer:

Anlægsperioden på den enkelte lokalitet vil være af meget kortere varighed end den samlede byggeperiode, og Banedanmark vil gøre, hvad der er muligt for at begrænse generne, herunder i tæt dialog med kolonihaverne. Store infrastrukturanlæg kan dog ikke etableres uden visse gener til følge. Banen til Aalborg Lufthavn er et byggeri af meget mindre omfang end metrobyggeriet i København. Endvidere er der i København tale om helårsboliger og ikke som her om kolonihaver, der ikke er beregnet til helårsbeboelse.

Til brug for det videre arbejde med projektet tager Banedanmark til efterretning, at der er ønske om, at der fortrinsvis arbejdes uden for sommerperioden. Banedanmark vil naturligvis bestræbe sig på ikke at genere for meget i forbindelse med anlægsarbejderne, men kan dog ikke love at friholde sommerperioden, da det ikke er alle typer anlægsarbejder, der kan udføres om vinteren.

Tidligere i projektførelsen havde Banedanmark forudsat at bruge en vej gennem Voerbjerglund som arbejdsvej. Efter at have talt med kolonihaveforeningen har Banedanmark efterfølgende fravalgt dette. Der bliver således ikke tale om arbejdskørsel, herunder transport af materialer gennem Voerbjerglund.

Støj og vibrationer

Haveforeningen Voerbjerglund (2F) forlanger, at der opsættes støjskærm langs den planlagte bane. 2F mener, at støjskærmen skal være så høj, at indsigtsgener forhindres. De pointerer, at det netop er på grund af indsigtsgener, at kolonihaver ikke må bygges i flere etager.

Haveforeningen Voerbjerglund (2F) ønsker, at eventuelle vibrationsskader som følge af tung trafik eller togtrafik skal vurderes af vurderingsudvalget for Nordjysk Kreds sammen med Banedanmark og betales af Banedanmark.

Banedanmarks kommentarer:

Det er ikke almindelig praksis at foretage støjdæmpende foranstaltninger i kolonihaveområder i forbindelse med anlægsprojekter på jernbaneområdet. Der opsættes derfor ikke støjskærm ved Voerbjerglund. Det er heller ikke almindelig praksis at afskærme mod indbliksgener eller foretage afværgeforanstaltninger mod vibrationer i kolonihaveområder.

Aalborg Kommune (11K) hæfter sig ved, at det i miljøredegørelsen er vurderet, at støjgenerne er mindst ved den nordlige linjeføring.

Knud Jensen (borgermødet) og 9B, som har 40 medunderskrivere, frygter for støjgenerne for haveforeningen Aablink, hvis den sydlige linjeføring vælges. Bekymringen begrundes blandt andet med, at Thistedvej vil blive hævet, hvilket ifølge 9B vil give mere støj i haveforeningen Aablink, især i betragtning af at det læbælte af træer, der skulle tage en del af vejstøjen, fjernes, og at der ikke etableres nogen støjvold ved vejen.

9B, som har 40 medunderskrivere, mener, at den nordlige løsning, ikke fører til samme grad af støjgener, da man her ikke har Thistedvej at tage hensyn til, og Knud Jensen fremfører, at der ved den nordlige løsning ikke er et eneste hus langs banen, og at banen placeres i et område, der i forvejen er udlagt som støjzone med både lufthavnen, Thistedvej og den eksisterende bane i nærheden.

9B, som har 40 medunderskrivere, refererer også til, at der for år tilbage var udlagt 44 haver i området på den anden side af den gamle losseplads, men at dette blev afslået af Miljøministeriet med henvisning til, at det er et område med mange støjkilder. På den baggrund mener 9B ikke, det giver mening, at de eksisterende haver nu skal udsættes for øget støjbelastning.

Banedanmarks kommentarer:

Træbeplantning kan have en visuel effekt i form af afskærmning af vejen, men har ingen målbar effekt på støjniveauet. Det er beregnet, at de huse, der ligger tættest på Thistedvej ved den sydlige løsning faktisk vil få mindre støj end i den nuværende situation, når vejen hæves, mens de huse, der ligger lidt længere væk, ganske rigtigt vil få en lille forøgelse i støjen. Samlet set medfører banen mere støj i kolonihaveforeningerne ved den sydlige løsning end ved den nordlige. I ingen af løsningerne påvirkes kolonihavehuse dog med støj over de gældende grænseværdier.

Luftforurening

Hvis den sydlige linjeføring vælges, er 9B, som har 40 medunderskrivere, bekymret for den dieselos, haverne i kolonihaveforeningen Aablink vil blive udsat for, når store lastbiler skal op ad den dæmning, som skal føre Thistedvej over banen.

Banedanmarks kommentarer:

Når Thistedvej hæves, er det korrekt, at der kan forventes en stigning i udledningerne af forurenende stoffer, når trafikken kører op ad dæmningen. Omvendt vil udledningerne reduceres væsentligt for nedadkørende trafik, hvilket begrænser den samlede forøgelse i udledningen af forurenende stoffer fra trafikken som følge af dæmningen. Da dæmningen samtidig etableres udenfor byområde, vurderes det, at den forøgede udledning ikke vil blive

tilbageholdt imellem bygninger. Derved vil udledningen umiddelbart kunne fortyndes, så den ikke vil give anledning til væsentlige gener.

Andre miljøkonsekvenser

Visuelle gener

Vagn Kristensen (borgermødet) påpeger, at den nordlige løsning vil give en stor synsmæssig påvirkning ud over det store flade terræn. Det gør den sydlige løsning, som ligger tættere på byen, ikke.

Banedanmarks kommentarer:

Det er korrekt, at banen i den nordlige løsning vil være mere synlig i landskabet end den sydlige løsning.

Rekreative interesser

Aalborg Kommune (11K) oplyser, at Lergravssøerne i dag benyttes som en rekreativ oase i et område, der ellers er domineret af erhvervsvirksomheder, trafikerede veje og lufthavnen. Ifølge 11K vil de to gamle Lergravssøer kunne tilgås både fra Lufthavnsvej og cykelsti langs Thistedvej ved valg af den nordlige linjeføring. Ved den sydlige linjeføring afskæres den direkte adgang fra Lufthavnsvej til Lergravssøerne. Søerne vil dog stadig kunne tilgås fra den eksisterende cykelsti langs Thistedvej, men adgangen og sammenhængen med Nørresundby, herunder områderne ved Lindholm Fjordpark vurderes af 11K at blive væsentligt forringet.

Uanset hvilken linjeføring, der vælges, anbefaler Aalborg Kommune (11K), at der parallelt med banen etableres en cykel- og gangsti, som forbinder den rekreative rute "Vadum Banesti" og Lufthavnsvej. Derved skabes en sikker krydsning af Thistedvej, der ellers efterfølgende vurderes at være urealistisk at få gennemført. Aalborg Kommune har i marts 2015 søgt Vejdirektoratets "cykelpulje" om medfinansiering til stiforbindelsen, og peger på, at der skal ved banens underføring under Thistedvej skal etableres nok plads til en sådan stiforbindelse.

Etablering af en sti langs banen forudsætter en samlet bredere linjeføring. Ved den sydlige linjeføring, som forløber mellem søerne og erhvervsområdet mod syd, påpeger Aalborg Kommune (11K), at linjeføringen bør forskydes så meget mod nord, at både sti og bane kan være på kommunens ejendom, således at ekspropriation af areal i det tilgrænsende erhvervsområde kan undgås.

9B, som har 40 medunderskrivere, gør opmærksom på, at den sydlige løsning vil føre banen igennem et søområde, som er et rekreativt område med et rigt fugleliv samt en campingplads med tilhørende beboelse.

Banedanmarks kommentarer:

Det vil være muligt at forskyde linjeføringen, så der kan etableres en sti under Thistedvej, uden at der skal foretages ekspropriationer af arealer i det tilgrænsende erhvervsområde. Der vil i givet fald blive tale om medfinansiering fra Aalborg Kommune.

Det er rigtigt, at den sydlige løsning vil gå igennem området med Lergravssøerne. Også den nordlige løsning vil dog berøre dette område. Kommunen har opsagt lejeaftalen med campingpladsen med udgangen af 2015.

Naturforhold

Knud Jensen (borgermødet) henviser til, at man ved den sydlige løsning vil komme ud i søerne, og spørger, om det er undersøgt, hvorvidt man kommer til at forstyrre nogle frøer lige som på Egholm. Knud Jensen hæfter sig videre ved, at man ved den sydlige løsning vil komme ind på et gammelt lossepladsområde. Også haveforeningen Voerbjerglund (2F) påpeger, at linjeføringen går igennem lossepladsen.

Banedanmarks kommentarer:

Der er ikke fundet tudser i området i forbindelse med naturbesigtigelserne. Både den nordlige og den sydlige linjeføring vil komme ind på lossepladsens område, så det er en udfordring, der skal håndteres sammen med kommunen uanset valg af linjeføring.

Haveforeningen Voerbjerglund (2F) påpeger, at banen går igennem § 3 område.

3B støtter ikke projektet, men anfører, at hvis det absolut skal gennemføres bør den nordlige linjeføring vælges, da den løsning gør mindst skade på naturen.

9B, som har 40 medunderskrivere, peger på, at den sydlige løsning vil føre banen igennem et søområde, som er et rekreativt område med et rigt fugleliv.

Aalborg Kommune (11K) vurderer, at den nordlige løsning vil have en negativ indvirkning på naturinteresser i området, mens det i mindre omfang gør sig gældende for den sydlige linjeføring, da den ikke inddrager natur af nogen særlig kvalitet. Aalborg Kommune (11K) understreger dog samtidig, at den linjeføring, Aalborg Byråd har besluttet for en 3. Limfjordsforbindelse, vil gennemskære samme område som den nordlige baneløsning. Det betyder, at områdets natur med en 3. Limfjordsforbindelse under alle omstændigheder vil blive påvirket under anlægsarbejderne og derefter permanent gennemskåret.

Den nordlige linjeføring medfører ifølge Aalborg Kommune (11K) en adskillelse af det samlede naturområde i en nordlig og en sydlig del, hvilket vil

fungere som en barriere for udveksling af lavmobile arter mellem de to områder. Den nordlige linjeføring vil endvidere medføre forstyrrelser, som vil forringe lokaliteten som raste- og yngleområde for vade- og andefugle. Den sydlige linjeføring fører ifølge 11K ikke til adskillelse af naturen i området.

Aalborg Kommune (11K) peger på, at den nordlige linjeføring går tæt forbi to lokaliteter, hvor der er fundet sjældne arter, hhv. strandbo og almindelig månerude, der begge indikerer naturområder af høj kvalitet. Det vurderes at der i anlægsfasen vil være stor risiko for, at de pågældende lokaliteter vil blive negativt påvirket, og at de to arter vil forsvinde fra området

Såfremt den nordlige linjeføring bliver valgt, anbefaler 11K, at der tages ekstra hensyn til lokaliteterne med de sjældne arter, så levestedet for disse ikke ødelægges.

Aalborg Lufthavn (13V) tilslutter sig Aalborg Kommunes synspunkter mht. naturforhold.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark er opmærksom på, at både den sydlige og den nordlige linjeføring gennemskærer § 3 beskyttede eng- og overdrevsområder, og at den sydlige linjeføring påvirker tillige § 3 beskyttede søer. I de tilfælde, hvor der inddrages § 3-beskyttede naturområder, etableres der erstatningsnatur på andre arealer.

I forbindelse med gennemførelse af projektet vil der ske en væsentlig påvirkning af en række beskyttede naturområder samt en mellemstor påvirkning af et mindre skovområde. De mest værdifulde naturområder vil dog blive friholdt for påvirkninger.

Med den nordlige linjeføring vil der ske en væsentlig opsplitning af det samlede naturområde, og der vil samtidig ske en væsentlig påvirkning af de engfugle, der er knyttet til det centrale engområde, idet de vil blive forstyrret.

Ingen af de berørte naturområder vurderes at være ynglested for Bilag IV-padder og markfirben. Området vurderes dog at være et væsentligt fourageringsområde for flagermus, ligesom det ikke kan udelukkes, at der er bestande af flagermus, der raster i det tilstødende kolonihaveområde eller i ældre træer i lokalområdet. Ved fældning af træer og beplantninger i området samt ved opfyldning af dele af de beskyttede naturområder vil der derfor være en risiko for, at der er en mindre påvirkning af fourageringsområder for flagermus. Påvirkningen er dog så begrænset, at det næppe har nogen betydning for, hvorledes flagermus færdes i landskabet.

Under forudsætning af, at gamle træer og kolonihavehuse, som er levesteder for flagermus, ikke fældes og nedrives i flagermusenes yngle- og overvintringsperiode, vurderes det samlet set, at projektet kan gennemføres uden at medføre en påvirkning af den økologiske funktionalitet for områdets bilag IV-arter.

For den sydlige linjeføring vil afværgenforanstaltninger omfatte etablering af erstatningsnatur for følgende naturområder:

Naturtype	Areal der skal erstattes (m²)
Sø	2.500
Eng	6.500
Skov	2.000
Mose	300

For den nordlige linjeføring vil afværgenforanstaltninger omfatte etablering af erstatningsnatur for følgende naturområder:

Naturtype	Areal der skal erstattes (m²)
Eng	9.000
Skov	2.000

Det vurderes, at der kan være en kumulativ effekt for vandløb, beskyttet natur, fugle eller andre planter og dyr, såfremt en 3. Limfjordsforbindelse etableres gennem området.

For Bilag IV-arterne vandflagermus og dværgflagermus kan der være en kumulativ effekt, idet det vurderes, at Thistedvej har en betydelig trafik af biler, der kan medføre drab af flagermus.

Ved den nordlige løsning vokser der månerude og strandbo tæt på den valgte linjeføring. Banedanmark er opmærksom på dette, og der vil blive taget passende forholdsregler for ikke at påvirke de sjældne arter under anlægsarbejderne.

Haveforeningen Voerbjerglund (2F) påpeger, at banen går igennem fredskov.

Aalborg Kommune (11K) anfører, at der skal rejses erstatningsskov ved valg af den nordlige linjeføring, da banen vil gennemskære en fredskov, og ønsker at blive inddraget i udpegningen af arealer til erstatningsskov, således at dette kan ske i sammenhæng med kommunens planer for skovrejsning.

Såfremt der i forbindelse med byggeri og anlæg i området er behov for grundvandssænkning, gør Aalborg Kommune (11K) opmærksom på, at Miljø- og Energiforvaltningen i henhold til Vandforsyningsloven og Byggeloven skal orienteres inden igangsættelse på grund af områdets særlige beskaffenhed.

Banedanmarks kommentarer:

Ved begge linjeføringer vil banen gå igennem fredskov. For fredskov, der nedlægges som følge af projektet, etableres der i overensstemmelse med reglerne i Skovloven erstatningsskov et andet sted. I forbindelse med

jernbaner skal erstatningsskoven som udgangspunkt være dobbelt så stor som det areal, den skal erstatte. Banedanmark vil inddrage Aalborg Kommune i udpegningen af arealer til erstatningsskov.

Banedanmark er opmærksom på, at Aalborg Kommune skal orienteres ved behov for grundvandssænkning i forbindelse med projektets anlægsarbejder.

Den fremtidige trafikbetjening

Erik Jørgensen (borgermødet) henviser til, at det i de nordjyske aviser kan læses, at der til december ikke længere vil køre IC-tog til Nordjylland, og gør opmærksom på, at banen til lufthavnen i så fald vil være unødvendig.

Også 9B, som har 40 medunderskrivere, hæfter sig ved, at DSB planlægger at stoppe togene i Aalborg og lade Nordjyske Jernbaner stå for trafikken nord for Limfjorden. 9B gør opmærksom på, at der i så fald ikke vil være behov for lange perroner til at betjene fremtidige lange tog, hvorved den hindring for at vælge den nordlige linjeføring i stedet for den sydlige er fjernet.

Banedanmarks kommentarer:

Det er korrekt, at DSB er kommet med en udmelding om, at IC-togene i køreplanen, der træder i kraft i december 2015 og gælder et år, kun vil køre til Aalborg. Dette er dog en midlertidig ændring af køreplanen, som kan blive ændret flere gange endnu, inden banen til lufthavnen står klar. Region Nordjylland og Transportministeriet har indgået en aftale om at Region Nordjylland overtager trafikken i Nordjylland, som blandt andet indebærer, at visse tog fra landsdelstrafikken vil skulle køre til lufthavnen, når banen er bygget.

Jørgen Kristiansen (borgermødet) spørger, om den nye bane vil gå ud over busbetjeningen i lokalområdet, da det er dyrt med en bane til lufthavnen.

10B, som repræsenterer otte borgere, savner en redegørelse for projektets samspil med nærbanen og konsekvenserne for busbetjeningen til lufthavnen.

10B peger på, at antallet af tog til lufthavnen er afgørende for, hvor mange passagerer der kan tiltrækkes, og at ventetiden betyder alt for den travle flyrejsende. 10B mener, det bør analyseres, om de tre tog i timen, som var forudsat i 2010, stadig er aktuelt, og at VVM-analysen bør inddrage planerne for den fremtidige banedrift i Nordjylland. Bl.a. bør konsekvenserne for fjerntog til Frederikshavn og planer for nærbanedrift mellem Skørping og henholdsvis Hirtshals og Skagen belyses. Det samme gælder samordningen med planerne for indførelse af el-drift.

Banedanmarks kommentarer:

Den kollektive trafikbetjening i området skal naturligvis ses i en sammenhæng, og banen til lufthavnen skal være med til at aflaste den øvrige kollektive trafik. Der vil dog fortsat være en kollektiv trafikforpligtelse til byerne nord for lufthavnen, så fremover vil lufthavnen formodentlig blive betjent af både tog og busser. Hvordan det mere konkret håndteres, er det endnu for tidligt at sige, da der ikke er fastlagt nogen specifikke køreplaner.

I projektet er betjeningsomfanget af lufthavnsbanen set i sammenhæng med trafikbetjeningen af det øvrige Nordjylland. Til brug for støjberegninger samt de trafikale beskrivelser i forbindelse med miljøredegørelsen for banen til Aalborg Lufthavn er der taget udgangspunkt i den vedtagne samdriftsmodel, som indebærer, at Nordjyske Jernbaner (NJ) overtager trafikken i Nordjylland i en 5-årig forsøgsperiode. Forsøgsperioden blev i første omgang besluttet for perioden december 2016 – december 2021, men er siden forsinket til tidligst start i august 2017.

Samdriftsmodellen indeholder halvtimesdrift mellem Skørping og henholdsvis Hirtshals og Skagen. Desuden kører videreførte lyntog hver tredje time (seks gange dagligt) til Frederikshavn. Det giver mulighed for betjening af Aalborg Lufthavn med op til to tog i timen i hver retning, dog kun et tog i de timer, hvor lyntog videreføres til Frederikshavn. Planerne for indførelse af el-drift ændrer ikke ved det forventede trafikale omfang.

6B opfordrer til, at trafikselskaberne sætter passagererne i centrum, og at der til gavn for passagererne sørges for et godt samspil mellem DSB og Nordjyske Jernbaner om togbetjeningen, når Region Nordjylland overtager den regionale togdrift i Nordjylland.

6B peger på, at passagererne foretrækker direkte togforbindelse, så de undgår togskift, og ikke skal bekymre sig om at nå en videre togforbindelse. Derfor opfordrer 6B til, at DSB fortsat skal betjene Aalborg Nærbane med IC-tog hver time, så passagererne fra nærbanens stationer vil få direkte tog til Aalborg Lufthavn og kan beholde den direkte forbindelse til intercity-stationerne mod syd. Nordjyske Jernbaner bør ifølge 6B kun stå for togbetjeningen af regionaltogene fra Skørping, og således være med til at sikre tilstrækkelig frekvens i betjeningen.

6B nævner, at DSB ifølge Region Nordjyllands aftale med Transportministeriet fortsat skal køre lyntog helt til Frederikshavn, men kun hver tredje time. Det betyder togskift for mange af de passagerer, der skal ud over regionens grænse. Værre endnu bliver det ifølge 6B, hvis alle IC-Lyntog skal slutte i Aalborg Lufthavn, da det betyder, at der ikke længere vil være lyntogsbetjening af Vendsyssel uden skifte. Dermed forsvinder den landsdækkende sammenhæng i fjerntrafikken. 6B mener på den baggrund, at den nordjyske aftale med transportministeriet burde have sikret lyntog helt til Frederikshavn hver anden time, som det er tilfældet på flere andre

yderstrækninger i landet, og udtrykker håb om, at kontrakten kan tilpasses så det ønske realiseres, når forsøget skal i gang.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmarks opgave er at sørge for infrastrukturen til en til stadighed bedre bane, så togtrafikken kan afvikles. Banedanmark har ingen indflydelse på den fremtidige togbetjening, herunder samspillet mellem DSB og Nordjyske Jernbaner. Fastlæggelse af togbetjeningen er et politisk valg.

Trafikafvikling

Afvikling af togtrafikken

Nordjyllands Trafikselskab (8V) støtter etableringen af en stikbane til Aalborg lufthavn og mener, at den skaber en vigtig kollektiv trafikforbindelse mellem Nordjylland og resten af Danmark. 8V understreger dog, at det er vigtigt at være opmærksom på, at den fremtidige afvikling af den kollektive trafik i Nordjylland kan ske så effektivt som muligt, herunder at perronerne får en størrelse, der giver plads til lange tog, så en optimal betjening af Aalborg lufthavn kan sikres.

8V peger også på vigtigheden af at etablere alle nødvendige faciliteter til klargøring og opformering af tog ved lufthavnen, dvs. at indtænke klargøringsfaciliteter til tankning mv. samt opstillingsplads til togsæt (ved til og frakobling af togsæt) på klargøringsanlægget ved Aalborg Lufthavn. Baggrunden herfor er, ifølge 8V, at banen til lufthavnen, sammen med den udvidede regionale togbetjening der igangsættes fra 2017, vil lægge kraftigt beslag på kapaciteten på den ensporede jernbanebro over Limfjorden, hvorfor det er vigtigt at undgå unødigt tomkørsel mellem lufthavnen og Aalborg Station.

Også DSB (14V) har fokus på klargøringsanlægget ved lufthavnen og ønsker, at det ændres til et forsyningsanlæg, hvor togene ud over at blive rengjort kan få påfyldt brændstof og sand og få tømt toiletter. Alternativet vil ifølge DSB være, at togene skal til Aalborg for at forsynes, eller at forsyningen skal ske i København, som det i dag er tilfældet for en del af de tog, der kører til Nordjylland. DSB argumenterer med, at det vil betyde et pres på kapaciteten på jernbanebroen over Limfjorden, hvis forsyningen af togene skal ske i Aalborg, hvilket blandt andet vil umuliggøre en direkte forbindelse Flensborg-Aalborg Lufthavn, som DSB har planer om. DSB vurderer videre, at der ud fra en kapacitetsmæssig vurdering vil være en gevinst forbundet med at flytte forsyningsopgaven fra København til Aalborg/Aalborg Lufthavn, da det kan lette presset på kapaciteten i København.

8V har noteret sig, at, at der for begge linjeføringer lægges op til, at togene vil køre med en hastighed på 60 km/t, men mener, at der bør tages højde for, at strækningen formentlig kort efter etableringen vil blive betjent af elektriske tog, med bedre accelerationsevne. For at gøre rejsetiden kortest mulig for

passagerne, opfordrer 8V til, at banen dimensioneres efter eltogenes ydelse, og til at sikre, at det bliver muligt at køre med mindst 80 km/t på strækningen.

DSB (14V) ønsker et ekstra sporskifte ved klargøringssporet, så det reelt kan fungere som en kort dobbeltsporet strækning, hvor tog har mulighed for at krydse hinanden.

Banedanmarks kommentarer:

Som udgangspunkt vil klargøringsanlægget ved lufthavnen blive udstyret så det svarer til det nuværende anlæg ved Lindholm Station. Det har dog været diskuteret med DSB, om anlægget skal udvides, så det får flere faciliteter. DSB har oplyst, at det vil koste 20-30 mio. kr. at udvide klargøringsanlægget til et forsyningsanlæg. Omkostningerne til en sådan udvidelse er ikke indeholdt i anlægsoverslaget, da det ikke var en del af aftalegrundlaget for lufthavnsbanen. Det vil være en politisk beslutning, om der skal afsættes midler til en sådan udvidelse af klargøringsanlægget.

Da banen har et kurvet forløb, og da toget alligevel skal standse på Lindholm Station, blot 3 kilometer fra Aalborg Lufthavn, forventes det ikke i praksis at være rentabelt at køre hurtigere end 60 km/t på strækningen.

Banedanmark vurderer ikke, at et ekstra sporskifte ved klargøringssporet vil øge kapaciteten på strækningen nævneværdigt, og det er ikke medtaget i projektet.

Afvikling af øvrig trafik

Uanset valg af linjeføring, ønsker Aalborg Kommune (11K) ikke omkørslen via Lufthavnsvej – Lervej - Ny Lufthavnsvej, mens anlægsarbejderne står på. Dels vurderes omkørslen at give for store trafikale gener, dels er særligt Lervej i meget dårlig stand, hvorfor det vil medføre væsentlige omkostninger at benytte denne omkørselsrute.

Banedanmarks kommentarer:

Anlægsarbejdet i forbindelse med den vejbro, som skal føre Thistedvej over banen, vil betyde, at vejen spærres for kørsel i en periode. For at trafikken kan afvikles, mens arbejdet står på, må der derfor enten etableres en midlertidig omkørselsvej eller foretages omkørsel ad eksisterende veje. Der er budgetteret med etablering af en midlertidig omkørselsvej, men det er ikke endeligt afgjort, præcis hvordan omkørselsforholdene vil blive. Banedanmark vil bestræbe sig på at finde den bedst egnede løsning, og i den forbindelse er Aalborg Kommunes ønske om, at der ikke planlægges med omkørsel via Lufthavnsvej, Lervej og Ny Lufthavnsvej taget til efterretning.

10B, som repræsenterer otte borgere, savner en gennemgang af konsekvenser for biltrafik, bustrafik og cyklister/gående ved jernbanens

krydsning af Thistedvej, og pointerer, at det vil give øgede problemer ved banens krydsning med Vestergade-Thistedvej, hvis antallet af tog over Limfjorden bliver større end i dag. 10B mener, at muligheden for at løse disse problemer, f.eks. ved anlæg af niveaufri skæring, bør belyses.

10B mener, at behovet og muligheder for en niveaufri passage ved Lindholm Station for fodgængere og eventuelt cykler ved Lindholm Station bør belyses, da der med flere tog gennem Lindholm Station stilles krav om sikker krydsning af sporene.

10B påpeger, at skibstrafikken på Limfjorden især i sommerhalvåret er ganske betydelig, og savner en redegørelse for afledte konsekvenser for skibstrafikken ved forøget trafik over jernbanebroen.

Banedanmarks kommentarer:

Banen til Aalborg Lufthavn betyder ikke isoleret set, at antallet af tog over Limfjorden stiger. Alternativet forventes at være, at togene fortsætter til klargøringsanlægget nord for Lindholm Station i stedet for at fortsætte til lufthavnen. Konsekvenser i form af ventetid for biltrafik, cyklister/gående og busser ved banens krydsning med Vestergade - Thistedvej er derfor uændrede.

Lufthavnsbanen giver ikke anledning til, at antallet af tog forbi Lindholm Station stiger, kun at de forlænges videre til lufthavnen. Muligheder for en niveaufri passage ved Lindholm Station er derfor ikke undersøgt som led i projektet.

I forbindelse med overvejelserne om, hvordan de fremtidige køreplaner kan tilrettelægges, forudsættes der generelt koordineret med behovet for åbning af jernbanebroen, så skibene kan passere forbi. Således er det aftalt med søfartsmyndighederne, at broen skal være åben i en fast periode på 10 minutter i hver time, hvilket er indarbejdet i køreplanerne.

Samfundsøkonomi

10B, der repræsenterer otte borgere, som primært har samfundsøkonomiske indvendinger mod projektet, refererer til, at Banedanmark i forbindelse med udarbejdelse af beslutningsgrundlaget for den nye bane ville udarbejde en opdateret samfundsøkonomisk beregning på baggrund af det forventede betjeningsmønster og inddrage synspunkterne fra idéfasehøringen i det videre arbejde med analysen. 10B påpeger, at det ikke lykkedes at opspore en opdateret samfundsøkonomisk beregning, og spørger til om den er foretaget, og hvilket resultat man nåede frem til.

10B mener ikke, at Banedanmark lever op til løftet fra idéfasehøringen om at lade alt, der kan forbedre beslutningsgrundlaget indgå, hvis det er økonomisk, teknisk og miljømæssigt muligt. 10B efterlyser, at Banedanmark dokumenterer, at en lufthavnsbane dækker et konkret behov, styrker

trafikafviklingen i området og er økonomisk robust mht. anlægsøkonomi, driftsøkonomi og samfundsøkonomi.

10B påpeger, at Banedanmark flere gange i høringsnotatet fra idéfasehøringen understreger, at den nye bane til Aalborg lufthavn etableres som resultat af en politisk beslutning. 10B anerkender, at der ved et politisk forlig blev aftalt at afsætte penge til etablering af en baneforbindelse til Aalborg Lufthavn, men mener ikke det betyder, at Banedanmark kan afstå fra at dokumentere, at en lufthavnsbane dækker et konkret behov, styrker trafikafviklingen i området og er økonomisk robust såvel anlægsøkonomisk, driftsøkonomisk som samfundsøkonomisk.

10B finder det usædvanligt, at man ønsker at afsætte penge til etablering af en jernbane til passagertransport uden at kunne fremlægge en underbygget prognose for antal rejsende med en sådan jernbane, og finder at den grundige beskrivelse af anlægsarbejderne for en lufthavnsbane i høringsmaterialet understreger Banedanmarks holdning, at opgaven kun handler om at bygge en lufthavnsbane på god teknisk vis.

10B finder vi det besynderligt, at miljøundersøgelsen er så snævert afgrænset, både geografisk og fagligt.

10B savner en vurdering af banens rentabilitet (baseret på prognoser for fly- og togpassagerer) og peger på, at passagerantallet til lufthavnen er kritisk for projektets økonomi. 10B efterlyser også en analyse af rejsemønstret for rejsende til lufthavnen og påpeger at passagerprognoserne bør følsomhedsvurderes.

De negative konsekvenser i form af øget ventetid for biltrafik, cyklister, gående og busser ved banens krydsning med Vestergade - Thistedvej bør ifølge 10B inddrages i den samfundsøkonomiske vurdering.

10B mener, at konsekvenserne for busdriften til Lufthavnen bør belyses, herunder de økonomiske konsekvenser for NT, når banen til lufthavnen overtager en stor del af passagererne.

Banedanmarks kommentarer:

Efter offentliggørelsen af miljøredegørelsen har Banedanmark udarbejdet en samfundsøkonomisk analyse af projektet. Analysen er tilgængelig på [Banedanmarks hjemmeside](#). Den samfundsøkonomiske analyse indgik ganske rigtigt ikke i miljøredegørelsen, men den ligger klar nu, så den kan indgå i beslutningsgrundlaget for projektet.

Det er med den politiske aftale "En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv." fra d. 21. marts 2013 besluttet, at der skal etableres banebetjening af Aalborg Lufthavn. Det er ikke et krav, når et projekt besluttet politisk, at det er samfundsøkonomisk eller driftsøkonomisk rentabelt, dækker bestemte behov eller virker for bestemte hensyn. Den samfundsøkonomiske analyse, som Banedanmark har udarbejdet viser, at banen ikke er samfundsøkonomisk rentabel. Denne oplysning er en central, men ikke tilstrækkelig, del af

beslutningsgrundlaget. Andre hensyn kan indgå i en politisk beslutning og tillægges større vægt. Tilkendegivelsen i høringssvaret om, at den udførte analyse findes utilstrækkelig, vil fremgå af dette høringsnotat og dermed indgå i beslutningsgrundlaget til politikerne.

I den samfundsøkonomiske analyse er der set på banens passagerpotentiale, og der er udført en række følsomhedsanalyser. Analysen viser, at det ud fra et samfundsøkonomisk perspektiv ikke er rentabelt at etablere banebetjening af Aalborg Lufthavn. De udførte følsomhedsberegninger viser, at resultatet af den samfundsøkonomiske analyse er robust over for ændringer i de anvendte forudsætninger. På den baggrund er det valgt at arbejde med relativt enkle trafikale forudsætninger i analysen, da det ikke vurderes at ændre resultatet væsentligt at detaljere disse.

Banen til Aalborg Lufthavn betyder ikke isoleret set, at antallet af tog over Limfjorden stiger. Alternativet forventes at være, at togene fortsætter til klargøringsanlægget nord for Lindholm Station i stedet for at fortsætte til lufthavnen. Konsekvenser i form af ventetid for biltrafik, cyklister/gående og busser ved banens krydsning med Vestergade/Thistedvej er derfor uændrede og således uden betydning for den samfundsøkonomiske analyse.

I den samfundsøkonomiske analyse beregnes det, hvor meget de samlede billetindtægter til operatørerne under ét vil stige som følge af den forbedrede kollektive betjening af lufthavnen med den nye bane. Der laves dog ikke nogen opdeling på konsekvenserne for de enkelte operatører. Det må forventes, at der i et eller andet omfang vil ske reduktion i den nuværende busbetjening af lufthavnen, når banen står klar. Det er dog vanskeligt at sige i hvilken udstrækning, da Aalborg Lufthavn i dag betjenes af buslinjer, der ud over lufthavnen også betjener andre områder. En omlægning af busruterne, så de ikke betjener lufthavnen, antages kun at kunne medføre begrænsede driftsbesparelser, der i givet fald skal modregnes i de tab, som en lukning af den direkte forbindelse til lufthavnen påfører passagerne på ruten.

10B, som repræsenterer otte borgere, peger på, at der i Banedanmarks tidligere undersøgelse blev skitseret en delvis finansiering af stikbanen ved hjælp af en parkeringsafgift på 20 kr. pr. døgn på lufthavnens parkeringsplads som en mulighed. Hvis man ønsker at fastholde denne mulighed, bør den ifølge 10B belyses grundigt.

Anton Rasmussen (borgermødet) spørger, hvilken løsning der er dyrest hhv. billigst

Banedanmarks kommentarer:

Der er ikke indgået aftale om en eventuel delvis finansiering af banen ved opkrævning af parkeringsafgifter ved lufthavnen. Muligheden er derfor ikke undersøgt nærmere som led i projektet.

På projektets nuværende, indledende, stadie synes der ikke at være prisforskel på de to linjeføringer. Der er sket mindre justeringer af anlægsoverslagene siden offentliggørelse af miljøreddegørelsen, og prisen for de to linjeføringer er nu opgjort til ca. 272 mio. kr. i begge løsninger.

Tidsplan og proces

Agnete Møller Eriksen (borgermødet) spørger, om det allerede er besluttet, om det bliver den nordlige eller den sydlige løsning.

Vagn Kristensen (borgermødet) spørger, hvilken løsning Banedanmark selv går ind for, og 9B, som har 40 medunderskrivere, udtrykker håb om, at de, der arbejder med projektet, kan se, hvilke ulemper det vil påføre Aablink, hvis den sydlige løsning vælges, og tage hensyn til dette.

Anders Bundgaard (borgermødet) spørger, hvordan processen med valg af en af de to undersøgte linjeføringer bliver.

En deltager i borgermødet, hvis navn ikke blev registreret, spørger, hvornår det forventes, at Banedanmark laver en indstilling til folketinget.

En deltager i borgermødet, hvis navn ikke blev registreret, ønsker at vide, hvornår der kommer en udmelding om, hvilken løsning der vælges.

Knud Jensen (borgermødet) spørger, hvornår det afgøres, om det skal være de korte eller de lange perroner, og dermed om der bliver problemer med kurven i den nordlige løsning.

Svend Larsen (borgermødet) ønsker at vide, hvornår det kan forventes, at det første spadestik bliver taget, og om kolonihaverne kan nydes uforstyrret i år.

Banedanmarks kommentarer:

Det er en politisk beslutning, at der skal etableres banebetjening af Aalborg Lufthavn, og det er ligeledes en politisk beslutning, hvilken linjeføring, der skal anlægges. Miljøreddegørelsen, med Banedanmarks vurdering af fordele og ulemper ved løsningsmodellerne, vil blive sendt til politisk behandling. Alle hørings svar samles i et høringsnotat, der også sendes til politikerne sammen med Banedanmarks kommentarer til hørings svarene og hørings svarene i deres helhed.

Hvornår der bliver truffet et valg fra politisk side, kan der ikke siges noget om endnu. Projektet skal besluttes ved lov i folketinget, hvilket tager tid.

Anlægsarbejdet forventes at kunne gennemføres på 3-4 år, men forud for anlægsarbejdet går der en proces, hvor der bl.a. skal eksproprieres og eventuelt flyttes ledninger.

I forbindelse med anlægsarbejdet vil banen blive forberedt til en evt. senere forlængelse af perronerne.

Afsendere af hørings svar

Afsenderne har hver fået et nummer og en bogstavbetegnelse, der er anvendt som reference gennem notatet.

B = Borger

F = Forening/interesseorganisation

K = Kommune/Region

V = Virksomhed

Nr.	Kategori	Navn	Behandlet på side:
1	V	Erhvervs- og Vækstministeriet	8
2	F	Voerbjerglund Haveselskab v/Holger Riis	12-13, 15-17, 17-18, 18-19, 19, 22, 22-24 og 24-25
3	B	John T Kristiansen	9-11, 12-13 og 22-24
4	V	Vejdirektoratet	8-11 og 14-15
5	B	Kasper Boris Wang Sørensen	12-13 og 15-16
6	B	Jørgen Lundberg	26-27
7	K	Region Nordjylland	8-11 og 14-15
8	V	Nordjyllands Trafikselskab	8-11, 11-12 og 27-28
9	B	Beboergruppe v/Knud G. Jensen, have 104, Aablink	9-11, 17-18, 20, 20-21, 21-22, 22-24, 25 og 32-33
10	B	Gruppe af trafikkyndige v/Anker Lohmann-Hansen	13-14, 14-15, 25-26, 28-29, 29-31 og 31-32
11	K	Aalborg Kommune	8-11, 11-12, 14-15, 17-18, 20, 21-22, 22-24, 24-25 og 28
12	F	Haveselskabet Aablink v/Formand Bente Pedersen	15-17 og 17-18
13	V	Aalborg Lufthavn v/direktør Søren Svendsen	8-11, 11-12, 14-15 og 23-24
14	V	DSB	11-12 og 28