

**UDSKRIFT  
AF  
FORHANDLINGSPROTOKOLLEN  
FOR  
STATSEKSpropriationskommissionen  
FOR JYLLAND**

**OMBYGNING AF AARHUS H  
(Besigtigelsesforretningen den 27. september 2023)  
1. hæfte**

Tirsdag den 27. september kl. 10.00 samledes kommissionen i PR electronics Lounge, Djurslands Bank Arena, Stadion Allé 70, 8000 Aarhus, for at afholde en besigtigelsesforretning i anledning af projekt for ombygning af Aarhus H og supplerende besigtigelsesforretning for projektet elektrificering af jernbanestrækningen fra Skanderborg til Aarhus.

Til stede var Kommissarius ved Statens Ekspropriationer i Jylland, Mette Plejdrup Nielsen, de af Transportministeriet udpegede medlemmer af kommissionen, tidligere gårdejer Uffe Henneberg, Ejstrupholm og tidligere tømrermester Ole Riber Kjær, Henne, samt Preben Jensen, Odder og Anja Karlsson, Oksbøl, der af kommissarius er udtaget fra den af kommunerne udarbejdede liste over kommunale medlemmer af kommissionen.

Som repræsentant for Aarhus Kommune mødte afdelingsleder Peter Trolle.

Den ledende landinspektør, Inger Juhl Larsen, mødte ved fungerende ledende landinspektør Torben Grundfør Richter.

Protokollen førtes af specialkonsulent, cand.jur. Daniel Sterndorff Jessen.

For anlægsmyndigheden, Banedanmark, mødte projektleder Kiriakos Mavropoulos, anlægschef Jørn Halkjær Jacobsen og landinspektør Kirsten Friis-Christensen.

En række af de af anlægget berørte lodsejere og andre interesserede var mødt.

Kommissarius fremlagde brev af 10. august 2023 fra Transportministeriet, hvormed sagen forelægges for ekspropriationskommissionen.

Banedanmarks repræsentanter redegjorde for projektet og oplyste følgende:

#### Forudsætninger

Dette besigtigelsesmateriale omhandler projekt for Aarhus H samt supplerende besigtigelse af elektrificeringen af Skanderborg – Aarhus.

Anlægsloven for ombygningen af Aarhus H omfatter 7 jernbaneprojekter, som udføres for at Aarhus H bliver fremtidssikret og løftet markant i forhold til klima, teknologi og trafik. Anlægsarbejdet i de 7 projekter udføres samtidigt for at forkorte anlægsperioden.

Der blev i 2015-2017 afholdt både idéfase høringer og offentlig høring af VVM-redegørelserne for elektrificeringen og hastighedsopgraderingen for strækningerne Fredericia – Aarhus og Aarhus – Lindholm. I juni 2021 blev der udsendt en supplerende miljøkonsekvensrapport til disse, der er udarbejdet på baggrund af anlægsplanen for Helhedsløsningen for Aarhus H, som indebærer, at alle Banedanmarks projekter samordnes på Aarhus H. Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport mundede ud i et høringsnotat i november 2021. Screening af projektændringer er håndteret i en supplerende miljøkonsekvensrapport, der er indsendt 20. marts 2023 til Trafikstyrelsen. Trafikstyrelsen har meddelt, at der træffes afgørelse vedr. den supplerende miljøkonsekvensrapport inden 1. september 2023.

#### *Ombygning af spor og perroner*

Formålet med ombygningen af Aarhus H er at gøre Aarhus H klar til bl.a. hastighedsopgradering, forenkling af linjeføring og klar til fremtidens tog (DSB's nye el-tog).

Arbejderne omfatter perronarbejder, herunder bl.a. forlængelse af passagerperronerne og ny belægning på passagerperronerne samt sporarbejder med sideflytning af spor, udskiftning af sporkasse, udveksling af sporskifter, sveller, skinner og komponenter. Derudover indeholder arbejderne også omisolering af to broer, et omkørselsspor samt implementering af nyt signalsystem.

### *Forberedende arbejder til elektrificering*

Formålet med elektrificeringen er, at den på sigt skal skabe rammerne for en langt mere moderne jernbane med bedre, billigere og mere stabil drift, samtidig med at det gavner miljø og klima. Elektrificeringen giver nye muligheder for at anvende moderne eldrebet togmateriel. Elektrificering skal også bidrage til at nå målet om, at jernbanen på sigt skal gøres uafhængig af fossile brændstoffer.

Med elektrificering af jernbanen Fredericia - Lindholm bliver det muligt at køre med el-tog på strækningen mellem København og Lindholm station. Det giver et markant løft til togbetjeningen og bedre muligheder for at tilrettelægge materielanvendelsen på en hensigtsmæssig måde.

Overordnet omfatter projektet bl.a. følgende elementer:

- Forberedelse til etablering af køreledningsanlæg på strækningen med tilhørende strømforsyningsanlæg. Strømforsyningsanlæg omfatter koblere, nye fordelingsstationer og strømforsyning fra det offentlige højspændingsnet.
- Etablering af det nødvendige profil for køreledningsanlæggene. En del af de nuværende broer er for lave til det større fritrum, som en elektrificering kræver. Enten skal disse broer udskiftes med nye, hæves eller nedlægges, alternativt skal sporet sænkes.
- Beskyttelse (immunisering) af de øvrige jernbanetekniske installationer som sikrings-, fjernstyrings- og teleanlæg imod elektrisk støj genereret af elektriske tog. Immuniseringen er tidligere delvist gennemført, og projektet omfatter de resterende installationer.

- Etablering af elektrisk udligning af jordpotentialer mellem jernbanetekniske anlæg og øvrige ledende genstande på strækninger og stationer.
- Opsætning af skærmtage på alle overførte broer.

### Myndighedsgodkendelser

I anlægslovens § 3 for Aarhus H projektet er det besluttet anlægsprojektet ikke kræver dispensation eller tilladelse efter §§ 19, 27, 28 og 33 i lov om miljøbeskyttelse, § 8 i lov om forurenede jord, § 65, stk. 1 og 2, jf. §§ 3, 16 og 17, i lov om naturbeskyttelse og § 35, stk. 1, i lov om planlægning. Ligeledes finder reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning og kapitel 8 og 8 a i museumsloven ikke anvendelse.

Jf. anlægslovens § 3 stk. 3 er det Banedanmark, som skal varetage ovennævnte hensyn ved gennemførelsen af projektet.

I forhold til øvrig lovgivning skal anlægsmyndigheden indhente et antal tilladelser og dispensationer fra andre offentlige myndigheder. Projekter fordrer alene myndighedsgodkendelser i forhold til de midlertidige arbejdsarealer og vil blive indhentet forud for ekspropriationerne.

### Tegningsoversigt

<i>Tegningsnr.</i>	<i>Tegningsnavn</i>	<i>Mål</i>
SA-23-105000-05-17	Oversigtskort, Aarhus Kommune	1:25.000
SA-23-102215-05-17	Besigtigelsesplan st. 102.215 – 102.515	1:1.000
SA-23-105370-05-17	Besigtigelsesplan st. 105.370 – 105.950	1:500
SA-23-105735-05-17	Besigtigelsesplan st. 105.735 – 106.490 Bro nr. 20848 Skanderborgvej Bro nr. 20852 Sporfletningsbro Kongsvang	1:1.000
SA-23-106385-05-17	Besigtigelsesplan st. 106.385 – 107.960 Bro nr. 20876 Ringgadebroen	1:2.000
SA-23-107290-05-17	Besigtigelsesplan st. 107.290 – 109.000 S St. 108.380 – 110.615 N Bro nr. 20885 Cykelparkeringsbro Bro nr. 20886 M.P. Bruuns Gade	1:2.000

## Projektbeskrivelse

Projektet udføres i flere trin.

Først udføres et projekt, der omfatter forlængelse og ombygning af perronerne. Derefter udføres ombygningen af broer, spor og sporskifter.

Til sidst etableres signalanlægget og køreledningsanlægget i form af master og andet udstyr langs jernbanen til elektrificeringen af jernbanen.

Arbejdet udføres i flere etaper for at opretholde togdrift under hovedparten af anlægsarbejdet. Der vil dog være nedsat togdrift i perioden.

I bilag 1 og 2 er vist en skematisk oversigt over hhv. eksisterende og fremtidige spor og hastigheder for området ved Aarhus H.

### *Sporfornyelsen*

I projektet sker der sporfornyelse på både den sydlige og nordlige strækning. Sporfornyelsen omfatter følgende elementer: Fornyelse af skinner og/eller sveller, udførelse af ballastrensning eller fornyelse af hele sporkassen. Hvor gravearbejder finder sted, sker der lokalt sideflytning af sporene med op til flere meter. Hvor der ikke foretages gravearbejder, vil der ske justering og ændring af sporene horisontalt op til 20 cm. Sporfornyelsen medfører også udskiftning af sporskifter.

### *Hastighedsopgradering*

Der udføres en hastighedsopgradering på strækningen for flere af sporene:

Nord for Aarhus H øges hastigheden for spor 20 og 30 før perronområdet fra 110 km/t til 120 km/t. Syd for Aarhus H øges hastigheden for spor 80 fra 40 km/t til 100 km/t.

For passagertogene øges hastigheden ved perronområdet fra 40 km/t til 60 km/t.

Hastighedsopgraderingen opnås ved at øge kurver i sporene samt indbygge større/længere sporskifter.

### *Kapacitetsudvidelse*

Kapacitetsudvidelsen opnås ved en kombination af hastighedsopgradering, ombygning og flytning af sporskiftezoner, forlængelse af perroner samt nyt omkørselsspor 8.

### *Perronforlængelse*

Alle passagerperroner forlænges således, at der i fremtiden kan betjenes længere tog. Perronerne forlænges mod vest fra ca. 260 m til 330 m.

### *Omkørselsspor*

Ved siden af spor 7 etableres et omkørselsspor 8. Passagerperronen kan herved servicere to togsæt på samme tid, således at perronen udnyttes bedre og kapaciteten øges.

### *Signalsystem*

Det eksisterende signalsystem udskiftes til Banedanmarks nye digitale signalsystem ERTMS.

### *Elektrificeringen*

I november 2019 blev der foretaget en besigtigelse af projektet for elektrificeringen af jernbanen i Aarhus kommune frem til stationering 106.500. På grund af Helhedsløsning for Aarhus H justeres sporene i forbindelse med sporfornyelsen fra Grundtvigsvej til Aarhus H og fra Aarhus H mod nord. Der er således tale om en supplerende besigtigelse for strækningen st. 105.350 til st. 106.500 for så vidt angående elektrificeringen af jernbanen.

### *Kørestrøm*

Projektet omfatter etablering af kørestrømsanlæg på hele strækningen. Køreledninger vil blive monteret på køreledningsmaster, placeret med ca. 60-80 meters mellemrum på hver side af jernbanen på frie strækninger. I kurver, omkring broer, sporskifter og på stationsområder placeres masterne tættere og vil eventuelt erstattes af rammer og/eller galgemaster. Masterne er ca. 7 meter høje, og monteres på betonfundamenter.

Nord for Skanderborgvej i banens venstre side etableres en teknikhytte til kørestrømsanlægget med tilhørende adgangsvej.

### *Broer*

Broerne på jernbanestrækningen skal enten erstattes med nye broer eller sporene skal sænkes/flyttes for at skabe det nødvendige fritrumsprofil til køreledningsanlægget og strømaftagere, der er monteret på togene.

I Aarhus Kommune skal der ske ændringer som følge af elektrificeringen ved fem broer:

#### Bro nr. 20846, Gammel Kongevej

På besigtigelsesforretningen i november 2019 for projektet elektrificering fra Skanderborg til Aarhus blev fremlagt et projekt for brohævning af Gammel Kongevej. På grund af en ændret teknisk løsning for elektrificeringen under broen udgår denne brohævning og broen beholdes uændret.

#### Bro nr. 20848, Skanderborgvej

På besigtigelsesforretningen i november 2019 for projektet elektrificering fra Skanderborg til Aarhus blev fremlagt et projekt for brohævning af Skanderborgvej. På grund af en ændret teknisk løsning for elektrificeringen under broen ændres løsningen til sænkning af det vestlige spor 40 med ca. 40 cm samt østlige spor 50 ca. 13 cm og spor 80 ca. 8 cm. Sporsænkningen nødvendiggør etablering af støttekonstruktion i banens venstreside syd for Skanderborgvej samt udvidelse af skråningsanlæg til jernbanen nord for broen.

#### Bro nr. 20852, Sporfletningsbro Kongsvang

På besigtigelsesforretningen i november 2019 for projektet elektrificering fra Skanderborg til Aarhus blev fremlagt et projekt for en erstatning af eksisterende bro med en ny, der hæves. Dette fastholdes, således at brodækket med spor 40 hæves ca. 1,0 meter. Hævningen af brodækket nødvendiggør, at der etableres en støttemur i banens venstre side ud for broen.

#### Bro nr. 20876, Sdr. Ringgade

Sporene 40 og 50 sideflyttes mod syd for at give plads til elektrificering under broen. Spor 40 sideflyttes over en strækning på ca. 640 m og op til 3,9 m under broen. Spor 50 sideflyttes over en strækning på ca. 700 m og op til 4,0 m under broen.

Spor 6 (gammelt Odder-banespor) fjernes under broen frem til eksisterende sporstopper.

Bro nr. 20885, Cykelbroen

Cykelparkeringsbroen ved M.P. Bruuns gade udskiftes 1:1.

Bro nr. 20886, M.P. Bruuns Gade og perroner

I perronområdet sænkes spor for at opnå den fornødne frihøjde under broen ved M.P. Bruuns gade. Sporsænkningen under broen bliver ca. 12 cm. På grund af sporsænkningen ombygges den eksisterende del af passager- og serviceperroner indtil fodpunktet for rulletrapperne.

### Generelle bestemmelser

#### *Arealer og ekspropriationer*

Ombygningen af Aarhus H foregår primært Banedanmarks egne arealer, hvorfor der som hovedregel ikke skal erhverves permanente arealer hertil. Der vil dog være enkelte steder, hvor der er behov for arealerhvervelse til skråningsanlæg, støttemure, placering af teknikhytte og sideflytning af spor.

I forbindelse med alle anlægsarbejderne for Aarhus H inkl. elektrificeringen skal Banedanmark benytte flere og store arbejdsarealer. Det vil derfor være nødvendigt at foretage ekspropriationer til arealer, som kan benyttes til arbejdspladser, arbejdsveje m.m. i anlægsperioden. Når projektet er gennemført og taget i brug, vil de midlertidige eksproprierede arealer blive leveret tilbage til de pågældende lodsejere. Alle arealerne eksproprieres midlertidigt til brug for både ombygningen af Aarhus H og elektrificeringen af jernbanen.

#### *El-driftsservitut*

Langs jernbanestrækningen pålægges naboarealer servitut om el-drift. Servitutten pålægges af hensyn til sikkerheden omkring kørestrømsanlægget og for at sikre togenes uforstyrrede drift, og pålægger restriktioner for så vidt angår bevoksning, bebyggelse og lign.

Servitutten om el-drift forventes at få følgende ordlyd:



- Ingen dele af ejendommens træer og buske må være tættere end 3 m på køreledningsanlægget målt fra en lodret linje gennem nærmeste spændingsførende del af køreledningsanlægget. For at opfylde dette krav, kan Banedanmark pålægge ejeren af ejendommen for egen regning at beskære træer og anden bevoksning, som er mindre end 6 m fra en lodret linje gennem nærmeste spændingsførende del af køreledningsanlægget, såfremt bevoksningen ikke er underlagt en driftsform, der sikrer, at den ikke vil kunne nå nærmere end 3 m til nærmeste spændingsførende del af køreledningsanlægget.
- Ingen dele af ejendommens træer og buske må ud fra en forstfaglig helhedsvurdering udgøre en risiko for ved væltning eller nedfald at komme tættere end 3 m på køreledningsanlægget. Dette er en skærpelse af de almindelige naboretlige bestemmelser vedrørende træer og beplantning, og for at opfylde dette krav kan Banedanmark pålægge ejeren af ejendommen, for egen regning at fælde risikotræer.
- Inden for de nedenfor nævnte afstande, målt vandret fra nærmeste elektrificerede spormidte, må følgende ikke findes på ejendommen:
- Inden for 10 meter:
  - a) Tilskuerpladser, oplagspladser og nyopførsel af bygninger.
  - b) Stakke, stilladser, stiger samt andre genstande og indretninger, der på grund af højde eller manglende stabilitet kan frembyde gene for køreledningsanlægget.
  - c) Ingen dele af maskiner og arbejdskøretøjer må ved færden og henstillen komme nærmere end 2 m til spændingsførende dele af kørestrømsanlægget.
  - d) Flagstænger.
  - e) Brønde til vandforsyning med stift pumperør.
  - f) Tråde hørende til elektriske hegn i større højde end 2 meter over det terræn, hvorpå hegnet står.
  - g) Trådformede antenner med tilhørende bærende konstruktioner og barduner.
- Mellem 10 meter og 14 meter:
  - De genstande, der er nævnt ovenfor under pkt. d-g inkl.

- Mellem 14 meter og 19 meter:

De genstande, der er nævnt ovenfor under pkt. f-g inkl.

Linjer svarende til afstandene 10, 14 og 19 meter fra spormidte er vist på arealplanerne.

#### *Fremmede ledninger*

Der er afholdt møder med ledningsejere og udarbejdet tekniske ledningsprotokoller. De underskrevne tekniske ledningsprotokoller blev fremlagt på besigtigelsesforretningen.

#### *Støj og vibrationer i driftsfasen*

Hastighedsopgradering i spor 80 samt forlængelse af perroner på Aarhus H kan betyde, at der sker en mindre forskydning i støjbilledet, men påvirkning på omgivelserne er i den supplerende miljøkonsekvensrapport vurderet at være ubetydelig.

Påvirkning af vibrationer som følge af hastighedsopgraderingen i spor 80, den ændrede sporbenyttelse for nogle af togene fra Fredericia og de ændrede sporskifteplaceringer omkring Frederiksbro er i den supplerende miljøkonsekvensrapport vurderet ubetydelig.

#### Økonomiske forhold

Banedanmark er anlægsmyndighed på projekterne.

#### *Vedligeholdelse*

Banedanmark varetager fremtidig drift og vedligeholdelse af jernbanen. Der ændres ikke ved nuværende ejerforhold af bygværker i tilknytning til jernbanen.

#### Anlægsfasen

Banedanmark forventer at gennemføre alle anlægsarbejderne fra medio 2024 til ultimo 2026.

#### *Togtrafikken*

I anlægsperioden vil togtrafikken blive påvirket af sperspærringer. Der er planlagt flere perioder med spærring af sporene.

Nogle af spæringerne omfatter kun et eller få spor, hvormed togdriften kan opretholdes. I disse perioder vil der kunne forekomme togdrift fra begge retninger i samme spor. Dette vil give nogle ændringer og evt. forsinkelser i forhold til togdriften.

I andre perioder etableres der en totalspærring, hvormed togdriften indstilles i alle spor. I de togfrie perioder vil der køre togbusser mellem stationerne.

### *Støj*

I forbindelse med anlægsarbejderne kan nogle af de ejendomme, der ligger nærmest jernbanen, blive påvirket af støj.

De primære kilder til støjbelastningen under anlægsarbejdet vil være:

- Ramning af spunsvægge og pæle til stabilisering af broer og spor.
- Ramning af fundamenter til køreledningsmaster.
- Nedbrydning, bygning og hævning af broer.
- Entreprenørkørsel og materialehåndtering i forbindelse med anlægsarbejderne.
- Udskiftning af spor, skærver, sporkasser og ballastrensning

Anlægsarbejder vil primært finde sted i dagtimerne, men det kan ikke undgås, at der ind imellem også vil forekomme støjende aktiviteter i aften- og nattetimerne. Igennem hele anlægsperioden vil støjende aktiviteter fra bygge- og oplagringspladser berøre nærliggende boliger.

Støj under anlægsarbejdet bliver underlagt en byggeplads- og en støjbekendtgørelse som til sammen regulerer og fastsætter kompensationsmuligheder for berørte naboer. Bekendtgørelserne træder i kraft forud for anlægsstart.

### *Vibrationer*

Under nedrivning af eksisterende bro, anlæg af ny bro, sporarbejder, perronarbejder samt etablering af køreledningsanlæg kan nogle af de ejendomme, der ligger nærmest jernbanen blive påvirket af vibrationer. Ved særligt vibrationsbelastende anlægsarbejder i kort afstand til omkringliggende ejendomme, vil der blive foretaget løbende overvågning af vibrationsniveauet.

Inden anlægsarbejdet igangsættes, vil der blive gennemført en fotoregistrering af nærliggende ejendomme, såfremt det skønnes nødvendigt i forhold til anlægsaktiviteten. Således der kan foreligge dokumentation, hvis der skulle opstå skader på bygninger.

\*\*\*\*\*

Projektets indflydelse på ejendommene langs jernbanen blev herefter gennemgået for kommissionen og de fremmødte lodsejere og disses repræsentanter, der havde mulighed for at udtale sig.

De væsentligste bemærkninger var følgende:

#### Tidsplan

Banedanmark redegjorde for det planlagte nye signal program, herunder processen med prøvegravninger, rejsning af kørestrømsmaster og forskellige broarbejder. Hertil blev det oplyst, at hoveddelen af arbejdet forventes udført i løbet af 2025 og 2026, herunder at jordarbejder forventes opstartet i slutningen af 2025, og at hele projektet forventes afsluttet i begyndelsen af 2027. Det blev oplyst af Banedanmark, at trafikken som hovedregel opretholdes i begge retninger under anlægsarbejdet, men at regionaltoget påvirkes, og at der vil være en totalspærring primo 2026, hvor der vil blive indsat togbusser.

#### Hastighedsopgradering

En lodsejer ønskede herefter oplyst, hvor stor en hastighedsforøgelse opgraderingen vil medføre. Herom oplyste Banedanmark, at hvor der i dag køres med 40 km/t, vil der som udgangspunkt fremadrettet kunne køres med 60 km/t, og hvor der i dag køres 110 km/t, vil der som udgangspunkt fremadrettet kunne køre med 120 km/t, imens hastigheden et enkelt sted vil kunne hæves fra 40 km/t til 100 km/t.

#### Bekymringer omkring skader på bygning under anlægsfasen

Enkelte lodsejere udtrykte bekymringer over de gener og eventuelle skader, som kan opstå i forbindelse med vibrationer ved piloteringsarbejdet i forbindelse med spunsvægge, samt når masterne langs jernbanen skal rejses.

Banedanmark vejledte herefter om, at der forud for anlægsarbejdet foretages fotoregistrering af visse ejendomme med henblik på at kunne dokumentere eventuelle revenskader.

En lodsejer ønskede oplyst, hvorvidt der foretages fotoregistrering af de nærværende ejendomme i forbindelse med broarbejderne, herunder ejendomme beliggende i Haraldsgade.

Banedanmarks repræsentanter oplyste herom, at der for visse ejendomme kan opstilles vibrationsmålere, som har til formål at monitorere vibrationerne fra anlægsarbejdet. Det blev endvidere bemærket, at der i denne forbindelse vil være en dialog med de nærmeste berørte lodsejere.

#### Særlige jordbundsforhold

En lodsejer gjorde opmærksom på, at der ved forarbejdet til Marselistunnelen er fundet et særligt lerlag i undergrunden i området ved Gl. Kongsvang. Lerlaget har ifølge det oplyste en evne til at transportere rystelser og vibrationer langt væk fra arbejdsstedet. Lodsejerne i området ved Gl. Kongsvang er derfor bekymrede for, at det også kan være problematisk i forbindelse med Banedanmarks piloteringsarbejde i området.

Herom blev det oplyst, at der i forbindelse med Banedanmarks projekt laves jordbundsundersøgelser og forboringer inden piloteringsarbejdet igangsættes, og at Banedanmark er opmærksom på de særlige undergrundsforhold i området.

#### Støjpåvirkning og kommunikation

Flere lodsejere ønskede oplyst, hvorvidt de som lodsejere vil blive varslet, forinden der opstår støj fra anlægsarbejde i nattetimerne.

Banedanmark bekræftede herefter, at de berørte lodsejere vil blive varslet over SMS, og at Banedanmark forinden vil udsende nabobreve med en orientering om varslingsystemet, herunder hvordan de berørte kan tilmeldes varsling over SMS.

Derudover gjorde Banedanmark opmærksom på, at anlægsarbejdet primært vil blive udført i dagtimer, men at det vil blive kommunikeret ud, hvor særlige uforudsete forhold nødvendiggør arbejde i aften- og nattetimerne.

En lodsejer ønskede oplyst, hvornår der fastlægges støjkompensation, herunder kompensation ved støj fra anlægsarbejde i nattetimerne, og om der på forhånd udarbejdes beregninger af støjpåvirkningen i anlægsfasen.

Herom oplyste Banedanmark, at støjkompensationsordningen bestemmes politisk i en bekendtgørelse, herunder mulighederne for genhusning samt kompensation ved anlægsarbejde i nattetimer. Endvidere tilkendegav Banedanmark, at der vil blive udsendt information omkring ordningen til de lodsejere, som er direkte berørt af støjen ved arbejdet. Banedanmark oplyst desuden, at der ikke på forhånd laves støjberegninger vedrørende anlægsfasen, idet det endelige grundlag ikke kendes før entreprenørerne har valgt hvordan de ønsker at gribe anlægsarbejderne an, hvorfor beregningen først laves, når det korrekte grundlag kan indregnes.

En lodsejer ønskede oplyst, hvordan de på mødet nævnte bemærkninger kommunikeres videre ud til underentreprenørerne, således der kan tages højde herfor.

Hertil blev det oplyst, at de fremførte bemærkninger vil blive noteret, og at Banedanmark generelt har velvilje til at se nærmere på forholdene, men at samtlige bemærkninger ikke direkte kan indsættes som betingelser overfor entreprenørerne.

Omkring driftsstøj efter anlægsarbejdet ønskede enkelte lodsejere oplyst, om der efterfølgende opsættes støjafskærmninger, og om der findes nogle særlige støjgrænser, som er afgørende for opsætningen af afskærmning. Der var også lodsejere som spurgte, om der ikke opsættes støjskærm på østsiden af banen mellem Grundtvigsvej og Gl. Kongevej, når der på samme strækninger er støjskærm på vestsiden af banen.

Banedanmark oplyste herom, at der laves eksakte støjberegninger, men at der kun opsættes støjafskærmning, hvor det konkret giver mening i forhold til bl.a. det bagvedliggende antal bygninger, karakteren af disse og eventuelle alternative støjisoleringsmuligheder. Det blev dertil oplyst, at der ikke eksisterer en nærmere bestemt støjgrænse, som konsekvent udløser en støjafskærmning.

Herefter tilkendegav Banedanmark, at anlægsmyndigheden ikke grundlæggende har en forventning om, at den aktuelle driftsstøj hverken forøges eller formindskes ved projektet, idet udskiftningen af dieseldrevne tog med eldrevne tog vil medføre en reduktion

tion af støjen, ligesom nyere mere støjsvagt togmateriel forventes indkøbt, mens at hastighedsopgraderingen omvendt vil kunne medføre en yderligere støjpåvirkning.

#### Arealerhvervelse og midlertidige arbejdsarealer

Flere lodsejere ønskede oplyst, hvorledes Banedanmark udvælger placeringerne af de midlertidige arbejdsarealer, herunder om der tages højde for påvirkning af grønne arealer ved Christians X's Vej, Skanderborgvej, Øster Allé og Haraldsgade.

I forlængelse heraf oplyste Banedanmark, at synspunkterne omkring de grønne arealer vil blive noteret, men at der er et behov for at finde arbejdsarealer i området, hvilket er en vanskelig udfordring, da der er begrænsede muligheder.

#### Bekymringer om magnetfelt

En lodsejer ønskede oplyst, hvorvidt der i forbindelse med projektet udarbejdes beregninger af magnetfelts udbredelse til de omkringliggende ejendomme.

Banedanmark bekræftede dette og oplyste hertil, at der indgår en række forhold i magnetfeltsberegningerne, herunder at der tages højde for togenes acceleration og deceleration. Banedanmark oplyste også, at magnetfelterne fra banens kørestrømsanlæg meget sjældent udbreder sig mere end 6 meter fra sporene. På strækningerne, hvor letbanen er beliggende langs jernbanen, vil magnetfeltet derfor som udgangspunkt ikke overskride letbanearealet. De lodsejere, som er berørt af et magnetfelt som går ud over det forsigtighedsprincip, som anvendes af Banedanmark, er blevet direkte kontaktet herom.

#### Øvrige bemærkninger

En lodsejer ønskede oplyst, hvem der betaler for træfældningen langs jernbanen. Det blev herom oplyst, at Banedanmark forestår fældningen af den beplantning, som indledningsvist skal fjernes grundet projektet og afholder udgifterne hertil.

En lodsejer ønskede oplyst, hvornår erstatningsfastsættelsen vil finde sted. Hertil oplyste Banedanmark, at der forventes afholdt ekspropriationsforretninger i efteråret 2025.

Kommissarius vejledte i denne forbindelse om, at de berørte lodsejere forud for ekspropriationsforretningerne vil blive indvarslet til møde med mindst 4 ugers varsel.

#### Ekspropriationskommissionens beslutning

Efter en indgående drøftelse af de fremkomne bemærkninger sammenholdt med det fremlagte projekt besluttede ekspropriationskommissionen at godkende det fremlagte projekt med følgende bemærkninger:

Gennem detailprojekteringen frem mod ekspropriationsforretningen anmodes Bane-danmark om at arbejde videre med udstrækningen og placeringen af de midlertidige arbejdsarealer, herunder muligheden for at begrænse indgreb omkring grønne arealer og parkeringspladser.

Kommissionen fastsatte herefter følgende:

#### Særlige bestemmelser

I det følgende afsnit er de påtænkte ændringer beskrevet og stædfæstet i forhold til banens stationering og side. Når der anføres b.h.s eller b.v.s. betyder det, at ændringen ligger til højre (h) eller venstre (v) for banen, set i kørselsretningen fra syd mod nord. Stationeringen er opdelt i to dele hhv. syd og nord for Aarhus H, markeret med S eller N.

#### Sydlig strækning

##### St. 102.015 – 102.525 h.s. S

Der eksproprieres midlertidige arbejdsarealer fra matr. nr. 9ce Viby By, Viby og kommunevejen Skanderborgvej, litra "ft" smst.

##### St. 105.375 – 108.990 S

Sporene fornyes.

##### St. 105.375 – 108.450 S

Jernbanen elektrificeres og der pålægges servitut om eldrift.

##### St. 105.375 – 105.395 v.s. S

Der eksproprieres areal fra kommunevej Grundtvigsvej, litra "ap" Viby By, Viby.



St. 105.790 – 106.140 h.s. S

Der eksproprieres midlertidige arbejdsarealer fra kommunevejen Christian X's Vej, litra "dd" Viby By, Fredens og kommunevejen Skanderborgvej litra "cø" smst.

St. 105.840 S

Gl. Kongevej (bro nr. 20846)

Der sker ingen ændringer.

St. 105.840 – 105.885 v.s. S

Der eksproprieres midlertidige arbejdsarealer fra kommunevejen Gammel Kongevej litra "dg" Viby By, Viby samt matr. nr. 19cp smst.

St. 105.850 – 105.950 v.s. S

Der etableres støttekonstruktion mod matr. nr. 19cm Viby By, Viby på baneareal.

St. 105.900 S – 110.250 N

Spor 80 sideflyttes og kurve formindskes.

Hastigheden for spor 80 sættes op fra 40 km/t til 100 km/t.

St. 105.945 – 105.950 v.s. S

Der eksproprieres areal fra matr. nr. 19cm Viby By, Viby.

St. 105.950 – 106.135 v.s. S

Der eksproprieres midlertidige arbejdsarealer fra matr. nr. 14az og 17ho Viby By, Viby samt kommunevej Bjørnholms Allé, litra "fæ" smst.

St. 106.000 S

Skanderborgvej (bro nr. 20848)

Sporene under Skanderborgvej sænkes. Spor 40 sænkes ca. 40 cm, spor 50 sænkes ca. 13 cm og spor 80 skænkes ca. 8 cm.

St. 106.000 – 106.135 v.s. S

Der eksproprieres areal fra matr. nr. 14az Viby By, Viby til baneskråning og teknikhytte.

Der udlægges privat fællesvej til teknikhytte.

St. 106.135 – 106.310 v.s. S

Der eksproprieres midlertidige arbejdsarealer fra matr. nr. 14gk, 14eø og 14fa Viby By, Viby.

St. 106.170 v.s. S

Der udlægges færdselsret for infrastrukturforvalter over matr. nr. 14eø Viby By, Viby.

St. 106.215 – 106.260 v.s. S

Der eksproprieres areal fra matr. nr. 14fa Viby By, Viby til forstærkning af støttemur.

St. 106.265 S

Kongsvang (bro nr. 20852)

Eksisterende sporfletningsbro med spor 40 hæves ca. 1,0 m.

St. 106.300 – 106.460 v.s. S

Der eksproprieres midlertidige arbejdsarealer fra matr. nr. 15b og 167 Viby By, Viby og kommunevejene Haveforeningen Mosevang litra ”bp” Viby By, Viby og Bjørnholms Allé litra ”cv” smst.

St. 106.310 – 106.465 v.s. S

Der eksproprieres midlertidige arbejdsarealer fra matr. nr. 14gu, 14gl og 14hm Viby By, Viby samt kommunal sti ved Bjørnholms Allé, litra ”r” smst.

St. 106.510 – 106.745 h.s. S

Der eksproprieres midlertidige arbejdsarealer fra matr. nr. 152c Viby By, Fredens og 731e Marselisborg, Århus Jorder.

St. 106.640 – 106.745 v.s. S

Der eksproprieres midlertidige arbejdsarealer fra matr. nr. 1he Viby By, Viby og litra ”ae” Marselisborg, Århus Jorder og fra matr. nr. 647 smst.

St. 107.330 – 107.970 S

Spor 40 sideflyttes mod syd.

St. 107.330– 108.030 S

Spor 50 sideflyttes mod syd.

St. 107.370 – 107.670 S

Del af spor 6 fjernes.

St. 107.610 S

Søndre Ringgade (bro.nr. 20876).

Spor 40 sideflyttes op til 3,9 m mod syd.

Spor 50 sideflyttes op til 4,0 m mod syd.

St. 108.090 – 108.890 S

Hastigheden for spor 50 sættes op fra 40 km/t til 60 km/t.

St. 108.150 – 108.570 S

Sporskiftezone for spor 2-7 vest for perroner flyttes mod vest til st.108.070 - st.108.470 S.

St. 108.190 – 108.890 S

Hastigheden for spor 40 sættes op fra 40 km/t til 60 km/t.

St. 108.425 – 108.980 h.s. S

Der eksproprieres midlertidige arbejdsarealer fra kommunevej Værkmestergade, litra ”bl” Marselisborg, Århus Grunde og matr. nr. 78h smst.

St. 108.470 – 108.720 h.s. S

Der tilføjes et spor til omkørsel langs spor 7, som bliver spor 8.

Der etableres en støttekonstruktion med banehegn i skel mod kommunevejen Værkmestergade ud for sidespor 8 på ca. 150 m.

St. 108.585 – 108.850 S

Passager- og serviceperroner sænkes og ombygges og tilpasses dermed sporsænkningen. Passagerperronerne forlænges til i alt 330 m mod vest.

St. 108.760 S

M.P. Bruuns Gade (bro nr. 20886)

Alle perronspor sænkes ca. 12 cm under broen.

Cykelparkeringsbro ved M.P. Bruuns Gade (bro nr. 20885) udskiftes 1:1.

Nordlig strækningSt. 108.380– 110.635 N

Sporene fornyes.

St. 108.400– 109.200 N

Hastigheden for spor 20 og 30 sættes op fra 40 km/t til 60 km/t.

St. 108.610– 110.635 N

Jernbanen elektrificeres og der pålægges servitut om eldrift.

St. 109.030 – 109.060 h.s. N

Der eksproprieres midlertidige arbejdsarealer fra matr. nr. 813 Marselisborg, Århus Jorder, kommunevej Valdemarsgade.

St. 109.200 – 110.635 N

Hastigheden for spor 20 og 30 sættes op fra 110 km/t til 120 km/t.

St. 109.430 – 110.635 N

Godstogspor elektrificeres og sporfornyes og der pålægges servitut om eldrift.

St. 109.660 – 109.760 h. s. N

Der eksproprieres midlertidige arbejdsarealer fra matr. nr. 845q Marselisborg, Århus Grunde og matr. nr. 731c Marselisborg, Århus Jorder.

St. 110.230 – 110.295 v.s. N

Der eksproprieres areal fra matr. nr. 731d Marselisborg, Århus Jorder til banedæmning for spor 30.40 og spor 800 nedlægges.

St. 110.270 N

Starten for sporskiftezone for godsspor flyttes ca. 100 m mod nord/øst til st. 110.170 N. Godstogssporene forkortes ca. 100m pga. flytning af sporskiftezonens.

St. 110.310 N

Sporskiftezone for spor 80 og 30.40 flyttes ca. 60 m mod nord/øst til st. 110.250 N

St. 110.400 N

Broen E (bro nr. 20872)

Broen omisoleres.

St. 110.615 N

Broen H (bro nr. 20864)

Broen omisoleres.

Udenfor stationering

Der eksproprieres to midlertidige arbejdsarealer fra matr. nr. 2148cs Århus Bygrunde beliggende på Flisvej og Oceanvej på Aarhus Havn.

Der eksproprieres midlertidig arbejdsareal fra matr. nr. 2209a Århus Bygrunde beliggende på Oceanvej på Aarhus Havn.

Herefter afsluttedes forretningen.

Mette Plejdrup Nielsen

Uffe Henneberg

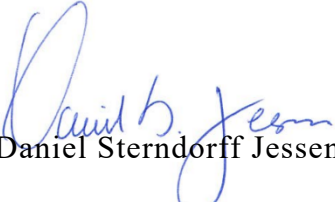
Ole Riber Kjær

Preben Jensen

Anja Karlsson

/Daniel Sterndorff Jessen

Udskriftens rigtighed bekræftes.



Daniel Sterndorff Jessen