

Grumstrup, 12.08.2015

Til

BaneDanmark
Ny bane Hovedgård - Hasselager
Amerika Plads 15
2100 København Ø

Samme hørings svar er samtidigt sendt til: hovedgaard-hasselager@bane.dk
Borgmesteren, Horsens Kommune

Hørings svar vedr. ny bane Hovedgård – Hasselager fra landsbyerne Assendrup, Vedslet og Grumstrup

Indledningsvis vil vi gerne sige tak for den helt nødvendige udsættelse af høringsfristen; Det er utrolig svært at samle folk, endsige få hjælp fra folk med faglig indsigt i en ferie-tid...

Nærværende hørings svar er resultatet af et møde for interesserede borgere i landsbyerne Vedslet, Assendrup og Grumstrup samt deres opland. Mødet blev afholdt i Grumstrup Forsamlingshus tirsdag 04.08.2015 på privat initiativ, da der ikke findes en egentlig officiel borgerforening i området. Til mødet var der samlet 25 personer – og flere har siden tilsluttet sig ved deres underskrift.

Med dette hørings svar vil vi forsøge at belyse de miljø- og værdimæssige påvirkninger, vi er bekymrede for, i forbindelse med det fremlagte linjeforslag. Hørings svaret indeholder således inputs, synspunkter og bekymringer men også spørgsmål i fht. det på nettet fremlagte debatoplæg for idéfasehøring – samt til borgermødet afholdt i Grumstrup Forsamlingshus 24.06.2015.

Støj og vibrationer

Generelt er der en stor bekymring vedr. støj og vibrationer i forbindelse med det foreslåede linjeforløb. Et af de største aktiver ved at bo på landet er netop ro, ren luft og frihed fra kompakt menneskelig aktivitets påvirkninger. Med det nuværende linjeforslag bliver en stor gruppe ejendomme ramt af væsentlig mere "direkte" støj, mens alle ejendomme i landsbyerne, samt opland, vil blive påvirket af mere indirekte støj/baggrundsstøj.

Spørgsmål: På borgermødet blev det forklaret, at erstatning for støj vil blive udregnet og afgjort før evt. udførelsen af baneprojektet. Derved må erstatningen blive beregnet på baggrund af teoretiske data. Det blev ligeledes fortalt, at disse teoretiske data bl.a. bygger på en samling af faktiske målinger langs eksisterende bane. Men hvordan kan man overføre sådanne målinger til en ny bane, hvorpå der køres med et helt nyt materiel og med hastigheder, man endnu ikke kører med herhjemme i Danmark? Som alle andre modeller kan disse vel også have indbyggede fejl, der ikke hjælper en særlig udsat ejendom?

Spørgsmål: Hvis en ejer af ejendom har fået tildelt erstatning for støjgener ud fra et teoretisk grundlag, er det vel muligt at få genoptaget sagen ved ekspropriationskommissionen indtil et år efter, banen er taget i brug – lige som det er gældende ved ekspropriationer for nye veje?

Spørgsmål: På hvilket tidspunkt og på hvilket grundlag, vil der blive oplyst om konsekvenserne af vibrationer og elektromagnetisme? Er det, som ved støj, udelukkende på baggrund af teoretiske modeller?

Uanset, hvordan erstatningen falder i fht. ovenstående, er et baneanlæg med højhastighedstog så tæt på boliger, meget svært foreneligt med værdien i at have valgt en bolig i et stille landområde. Meget af livet på landet foregår udenfor, hvorfor en erstatning til facadeisolering af en bolig kun delvist kompenserer for de nye støjgener, der opstår ved en ny højhastighedsbane i området. Det i sig selv er et stort værditab - ikke kun økonomisk men også menneskeligt - for os i området.

Natur og dyreliv

Området omkring vores landsbyer er naturligvis for en stor dels vedkommende udlagt til landbrug. Men flere geologiske og landskabsmæssige særpræg danner naturlige lommer og levesteder for et varieret dyreliv. Lokalt er der observeret flere frø-/tudsearter, flagermus og store (rov)fugle. Helt specifikt kan nævnes, at der findes rødglenter og fiskehejrer her. I umiddelbar nærhed til området findes ynglende natugler.

Derudover er der flere §3-områder (eng, overdrev og fredskov), der netop er de helt nødvendige levesteder for dyrelivet i området. Det er naturligvis en stor bekymring i området, at disse områder og det særlige dyreliv herude vil blive påvirket og i værste fald ødelagt. En ny jernbane vil uden tvivl afskære store dele af den lokale befolkning fra de naturskønne områder, idet den udgør en væsentlig større barriere end den eksisterende hovedvej f.eks.

Fra kommunens side (Horsens Kommune) er området herude udlagt til skovrejsningsfrit område. Det vil derfor være svært at få erstatningsskov i umiddelbar nærhed af vores landsbyer igen – hvilket er et stort tab, for folk, der helt bevidst har ønsket at bo tæt på en varieret natur.

Landskabet og geologi

Landskabet omkring Assendrup, Vedslet og Grumstrup udgør den østligste del af det østjyske søhøjland, og der findes i området flere interessante landskabselementer. Et af de mest markante ligger præcis der, hvor det nuværende projektforslag forløber i dalen, der krydser igennem i Grumstrup.

De markante, retlinede slugter/kløfter (1. langs med hovedvejen og 2. på bagsiden af Vedslet Kirke) er helt særlige landskabselementer, der definerer vores områdes karakter – og de er også af national interesse, idet de er beskrevet i "Geologisk set: Det mellemste Jylland" (Geografforlaget, 1994 – Miljøministeriet, Skov- og Naturstyrelsen). Et baneforløb, der afskærer, bryder eller decideret ødelægger disse elementer vil fuldstændig destruere de lokale landskabers særpræg for stedse. I dag kan man ganske let, ved blot at køre på hovedvejen eller ved at bevæge sig til fods i landskabet, tydeligt få en fornemmelse af de stærke kræfter, der har dannet landskabet netop her. Netop dramatikken i vores lokale landskab er noget af det, der fascinerer, når vi bruger vores område rekreativt.

Som nævnt i ovenstående afsnit er området, netop pga. de særlige landskabelige værdier udlagt til skovrejsningsfrit område.

Under borgermødet i Grumstrup Forsamlingshus blev det nævnt, at projektforslaget langs motorvej E45 i forundersøgelsen blev afvist grundet store økonomiske anlægsomkostninger pga. terrænet; men heromkring, er der såmænd heller ikke flad og god sandjord – tvært imod; her er bakker, slugter og vandlidende jorder med fed ler.

Arkæologi og kirkefredning

Sognet omkring Vedslet Kirke har en lang og meget spændende historie. Mange historiske ting kan stadig læses ved at kigge på bygninger og landskaber i og omkring landsbyerne.

Særligt kan nævnes Vedslet Kirke, der er fredet med en kirkefredning, men derudover har landsbyerne også deres særlige, interessante særpræg. Grumstrup med de mange, store gårde med gamle kampestens-

bygninger beliggende i landsbyen samt Rytterskolen. Vedslet med kirken og den lange udstrækning på byen – og Assendrup, der ligger og "putter" sig i ly af bakken nedenfor Vedslet. Alt sammen særpræg og karakterer ved vores område, som vi alle sætter pris på i vores daglige færden i landsbyerne.

Trafikale forhold

Trods den umiddelbare afstand og tilbagetrækkethed vores område ligger i- i fht. omkringliggende større byer (Odder, Skanderborg, Horsens, Aarhus) - er vi i dag begunstiget med gode trafikårer, der giver rigtig mange potentielle arbejdspladser, der kan nås indenfor en times rejsetid. Det er klart, at det er et af områdets største aktiver i fht. fremtidige tilflyttere og dermed byernes overlevelse. Det er derfor helt nødvendigt for vores lokale samfund, at vi ikke mister vores umiddelbare adgange til trafikårerne omkring. Det gælder både busruter (lokal som regional) samt hovedlandevejen.

Derudover er det naturligvis af største vigtighed for hele lokalsamfundet, at de helt nødvendige veje til vores livsnerve i Hovedgård, både under anlæg og i det endelige baneforløb, til en hver tid opretholdes. Det er her vi har indkøbsmuligheder, adgang til læge, apotek og bibliotek – og det er her vores børn går i skole. Adgangen hertil foregår i dag med bil og busser (skolebus 635 samt regionalbus 202). Begge busforbindelser har en helt særlig betydning herude, idet de forbinder vores børn og unge med skole og andre uddannelsessteder i bl.a. Hovedgård, Horsens og Aarhus.

Udover adgangen til verden omkring os, er den interne lokale bevægelighed også af enorm stor betydning for små samfund som vores. Med kirken i den ene landsby og forsamlingshuset i en anden, er det klart, at det er stærkt nødvendigt for os, at samtlige veje mellem vores landsbysamfund opretholdes. Og her tænkes landsbysamfund i bred forstand – idet mange af vores naboer bor i de omkringliggende gårde og husmandssteder i det åbne land. Herude kan selv den mindste vej være vejen, der betyder alt...

Spørgsmål: I dag er det desværre svært at færdes sikkert på cykel i vores område. Kan en øget let-trafiktilgængelighed evt. tænkes ind i projektet?

Spørgsmål: Hvad vil den fremtidige rejsetid være på en tur Grumstrup-København med bus/tog?

Vores fornemmelse herude efter beskrivelsen - der er givet i oplægget samt refereret ved borgermødet - er den, at vi får endnu ringere adgang til togrejser end i dag. Idet vi i stedet for Skanderborg St. (hvor adgangen er let og parkeringen er gratis), med den nye model skal til at tage til de større byer, for at komme med de "hurtige" tog. Tager vi til Aarhus, starter vi med at køre ¾ time den forkerte vej og skal betale i dyre domme for parkering – og tager vi til Horsens, skal vi først med almindelig lyntog og lave et skifte i Odense, for at komme med det "hurtige" tog. Det er temmelig svært for os at se fidusen – det er kun generne, der for alvor er til at få øje på herfra...

Landsbyernes særpræg og liv - i sammenhæng med oplandet

Når vi taler sammen i vores område, fremgår det ret tydeligt, at det at flytte på landet, har været et aktivt tilvalg. Det er ikke noget, vi har været tvunget til – men noget vi har ønsket, fordi det giver os adgang til værdier, man ikke finder i byerne. For det utrænede øje, kan disse værdier umiddelbart være svære at få øje på. Men det gør ikke værdierne mindre reelle eller mindre værd.

F.eks. sætter borgerne i Grumstrup rigtig stor pris på det grønne strøg, der går gennem byen i lavningen. Den giver udsyn til landskaberne bagved - til kirken og Vedslet - og den giver mulighed for vildt dyreliv og græsning for husdyr. Den giver et tydeligt billede af liv og variation hver dag, når vi kommer forbi. Det er en værdi, der sågar er nævnt i den gældende kommuneplan, som noget der skal søges bevaret i de afgrænsede landsbyer:

*"Grønne rum, dvs. græsklædte og/eller busk/
træbevoksede arealer der har udgjort et grønt*

rekreativt område eller naturområde for landsbyen i mange år, dvs. i mere end 30 år, fastholdes som grønt område. Udsigtslinjer, hvor man fra en landsby, har særlig værdifuld udsigt mellem bebyggelsen ud over landskabet udenom landsbyen, skal bevares og friholdes for bebyggelse.”

(Kommuneplan 2013-2025, Horsens Kommune)

Landsbyerne Assendrup, Vedslet og Grumstrup er af kommunen alle udpeget som ”afgrænsede landsbyer”. Af andre værdier kan nævnes den nemme og direkte adgang til rekreative områder. Det at vi har let og uhindret adgang til den rolige natur lige udenfor vores bagdør. En værdi, vi sætter stor pris på, uanset om vi er på tur til fods, på cykel, til hest – eller på kælk ned ad bakkerne om vinteren.

En anden stor værdi for os er sammenholdet, der vokser ud af nærheden og nødvendigheden af hinanden. Vi mødes ved sorger og glæder i både kirke og forsamlingshus – og det er derfor nødvendigt for landsbysamfundenes overlevelse at den frie bevægelighed - mellem byerne og fra oplandet til byerne - bliver opretholdt. At gennemskære vores byer, vil være som at amputere fællesskabet og sammenhængskraften. For os, der bor her, er det helt utænkeligt og nærmest utilgiveligt, at man kan finde på at gennemskære landsbyer, som det med nuværende forslag er lagt op til. Det virker som en hån mod de værdier, vi hver dag ser og sætter pris på. De kan synes små – men de føles store.

Allerede nu kan man spore en forholdsvis stor usikkerhed omkring projektet i vores område. Folk forudser og oplever, at det kan være svært at sælge ejendomme i området, hvis man får brug for det. Konkret har enkelte borgere mødt skepsis hos ejendomsmæglere ved forespørgsel på et nært forestående salg. De berørte her, er ikke blot dem, der er direkte berørt af det foreliggende projektforslag – men lige så meget alle andre ejendomme, idet usikkerheden på projektet smitter af på alle potentielle købere. Her er det særligt beklageligt, at den politiske beslutning er fremskudt til en gang midt i 2020'erne; det er længe at vente på opløsning af en de facto stavnsbinding af folk.

Alternativ til nuværende linjeforslag

Der findes alternativer til at føre så indgribende anlæg som den nye højhastighedsbane gennem åbent, uberørt landskab. På den nye højhastighedsbane over Vestfyn (der også er et delprojekt i Timemodellen), arbejder man meget fast ud fra et princip om, at banen skal ligge i en eksisterende transportkorridor. Således planlægges der meget nøje hen mod, at den nye bane skal lægge sig helt op ad motorvej E20. Derved undgår man ikke at berøre ejendomme eller natur – men man undgår i langt større udstrækning at ødelægge uberørte landskaber og natur, svarende til det i vores område. Det er ikke omkostningsfrit, idet en stor gastransmissionsledning skal flyttes, for at baneprojektet kan realiseres på forsvarlig vis.

Spørgsmål: Hvad er begrundelsen for, at princippet om at lægge den nye bane i eksisterende transportkorridor er godt på Fyn – trods væsentligt øgede anlægsudgifter – men at det ikke er relevant i Jylland? Hvorfor har man valgt at fravige dette planlægningsprincip i en delopgave indenfor samme hovedopgave?

På borgermødet i Grumstrup blev afvisningen af en bane Horsens – Aarhus V langs motorvej E45 (undersøgt i en forundersøgelse) begrundet med en væsentlig fordyrelse af projektet pga. terrænforhold. Men flytning af mange kilometer gastransmissionsledning må være væsentlig mere bekostelig end nogle ekstra landskabsbroer og ekstra jordarbejder.

Spørgsmål: Hvilke overvejelser er der gjort i fht. at øge tilgængeligheden og dermed også kundegrundlaget til den nye højhastighedsbane? En ny samlet station i Aarhus V for både letbane og højhastighedsbane vil være tilgængelig for hele Aarhus samt for hele oplandet omkring. En højhastighedsbane Hovedgård –

Hasselager giver ikke folk i oplandet øget adgang til banen – hvilket betyder kundegrundlaget ikke vil ændre sig i forhold til i dag.

Spørgsmål: Hvilke overvejelser er der gjort i fht. den meget lille tidsmæssige besparelse, der er på projektforslaget Hovedgård – Hasselager? Særligt set i lyset af afhængigheden af andre del-projekter i fht. opfyldelse af Timemodellen? Er den lille besparelse overhovedet noget værd, hvis ikke de andre delprojekter gennemføres? Ved borgermødet i Grumstrup Forsamlingshus, blev der fra BaneDanmarks side netop lagt vægt på, at det ikke var denne ene tidsbesparelse ved Hovedgård – Hasselager, der alene var en forudsætning for opfyldelse af Timemodellen. Men at en opfyldelse netop krævede gennemførelse af de samlede projekter. (Her tænkes særligt i fht. delprojektet Ny bane over Vejle Fjord.)

Så vidt de sammenfattede inputs fra borgere i Assendrup, Vedslet og Grumstrup med opland.
Er der kommentarer eller spørgsmål vedrørende ovenstående, kan de evt. rettes til initiativtager:

Helle Nedergaard Johansen
Langdammen 7, Grumstrup
8732 Hovedgård.

På foranledning af underskrevne:

(I skrivende stund 28 tilkendegivelser)