

Banedanmark.dk
Amerikas Plads 15
2100 København Ø

Sendt pr. mail til nybanebillund@bane.dk

Jelling, den 4. marts 2018

Vedr.: VVM – høring for NY BANE TIL BILLUND

I forbindelse med den igangværende VVM- høring for *Ny bane til Billund* ønsker undertegnede Jelling Lokalråd, at følgende bemærkninger og forslag skal indgå i den kommende VVM- redegørelse, der skal være en del af beslutningsgrundlaget for baneprojektet og den efterfølgende detailprojektering.

Lokalrådet har i forbindelse med 1. høringsfase fremsendt et høringssvar den 4. november 2014. De redegørelser og synspunkter, der indgår heri, er fortsat gældende mht. lokalrådets syn på den fremtidige trafiksituation i Jelling. Efterfølgende er der endog sket en yderligere ophobning af problemer, specielt omkring banens krydsning af Fårupvej, der er et centralt punkt i trafikafviklingen i byen. Dels fordi der generelt er en øget trafikmængde – også i Jelling, og dels fordi en uheldig udformning af krydset periodevis giver uoverskuelige situationer og ophobning af biler, når togene passerer krydset.

Da Vejle kommunes prognoser for befolkningstilvæksten i Jelling og den voksende trafikmængde indikerer et øget pres på krydset, mener vi, at dette sammen med den forøgede banetrafik, som Billundbanen indebærer, kalder på omfattende ændringer af netop dette kryds.

Vi vil derfor, som supplement til de tidligere radikale forslag (banens omlægning til et forløb nord for byen og tunnelføring af banen i dens nuværende trace) præsentere en række mindre radikale forslag, der har til formål at gøre krydset mere overskueligt og give privatbilister alternative trafikmuligheder, som ikke nødvendiggør en banekrydsning ved Fårupvej.

Vi finder det i øvrigt betænkeligt og kritisabelt, at høringen kun omfatter den banestrækning mod Billund, der starter vest for Fårupvej, selv om det er indlysende, at den omhandlede banestrækning har udgangspunkt i Jelling Station, og at bl.a. støjgener fra øget tog- og biltrafik starter her. De skitseforslag, vi fremsender, har derfor primært til formål at forbedre forholdene ved Fårupvejkrydset og omkring Jelling Station.

Vi vil også bemærke, at lukningen af Gormsgade, der tidligere var byens interne fordelingsvej og dermed var vigtig for trafikafviklingen i Jelling Midtbyen, ikke har ført til nye trafik anlæg, der kan afvikle det deraf følgende trafikpres omkring banekrydsningerne i byen. Gormsgades lukning var en del af projekt *Jellingmonumenterne*, som en række statslige institutioner gennemførte i samarbejde med Vejle Kommune. Ved flere lejligheder har repræsentanter fra Vejle Kommune oplyst at gen-

nemførelse af disse erstatningsanlæg afventer en afklaring af Billundbanens endelige udformning. Da Vejle kommune har været tilknyttet den arbejdsgruppe, der står bag høringsmaterialet og dermed afgrænsningen ved Fårupvej, håber vi det er udtryk for, at Vejle Kommune selv vil påtage sig en passende deltagelse i løsning af de problemer, som ophobningen af trafikken giver i byen.

Ændringsforslag til det fremlagte skitseprojekt.

Afgrening fra eks. bane. Det fremlagte skitseforslag i høringsmaterialet indeholder tre mulige linjeføringer, hvoraf to har direkte udgangspunkt i Jelling Station (Jellingløsningerne). Ifølge disse placeres afgreningen mod Billund med et skiftespor umiddelbart vest for Fårupvej, hvilket indebærer etablering af dobbeltspor ud for et større antal boliger både syd og nord for banen. Den eksisterende (afskærmende) bevoksning mellem banen og Ringvejen vil dermed forsvinde.

Vi forslår derfor, at afgreningen flyttes længere mod vest, indtil de to spor ifølge skitseforslaget skilles ad (ca. 1000m fra Fårupvej). På strækningen 500 – 1000m fra Fårupvej foreslår vi, at der etableres vigespor for godstog og arbejdskøretøjer, som i dag (oftest om natten) benytter dobbeltsporet ved Jelling Station som ”rasteplads” med kørende motorer, og deraf følgende støjgener for omkringboende.

Da kørsel gennem skiftespor er en betydelig støjkilde, vil en placering af skiftesporet for banelinjen mod Billund som foreslået betyde, at det ikke derfra vil bidrages med støj i boligområderne ved Ringvejen, Lærkevej mv.

Niveaufri skæring ved Fårupvej. Som alternativ til en tunnelføring af banen gennem Jelling foreslår vi, at jernbanen etableres i en åben udgravning med et lavpunkt ved Fårupvej, som derved kan passere banen i eks. terræn eller med en beskeden overhøjde (max. 0,5 m). Denne løsning kan etableres på de nuværende banearealer, hvis banegraven etableres med lodrette spunsvægge. Forløbet vest for Fårupvej, hvor den eks. bane er etableret på en opbygget banedæmning, vil bunden af banegraven hurtigt nærme sig det omgivende terræn. Den beskedne overhøjde ved Fårupvejs overføring er betinget af, at de tilsluttede veje (Bredager, Ringvejen og Jernbanevej) skal tilpasses ændringen. Vej anlægget suppleres med svingbaner.

Løsningen indebærer, at anlæggene ved Jelling Station (perron mv.) sænkes i terrænet, og vi anbefaler, at der i den forbindelse etableres en fælles perron mellem hoved- og sidespor. Desuden anbefaler vi, at der etableres en overgang, der kan benyttes af fodgængere og cyklister og dermed giver mulighed for adgang til perronen fra både Jernbanevej og Bredager (se nedenfor).

Forslaget har det dobbelte formål at løse trafikproblemerne og at reducere banens støjpåvirkning på omgivelserne.

Det er lokalrådets opfattelse, at en niveaufri skæring ved Fårupvej er den langt bedste og mest langtidsholdbare løsning.

Niveauskæring ved Fårupvej. I materialet, som Banedanmark har udarbejdet i forbindelse med høringen, er der medtaget en bemærkning om *Tilvalg af signalregulering i Jelling*.

Vi har som alternativ til vort primære forslag derfor udarbejdet vedlagte skitser for ændringer af vejkrydset ved Fårupvej/banen (bilag nr. 1 og 2).

Forslaget er udarbejdet på baggrund af kommuneplanens hovedstruktur for overordnede veje gennem Jelling by, der fastlægger vejforløbet Kollegievej/ Fårupvej som fordelingsvej og gennemgående vej i nord/sydlig retning fra Herningvej, og strækningen Grangaardvej/ Amhøjvej/ Bredager fra rundkørslen på Vejlevej til Fårupvej i øst/vestlig retning.

Syd for banen (se bilag 1) foreslår vi, at Fårupvej, Bredager og Ringvejen samles i et regulært kryds med højre- og venstresvingsbaner. Højresvingsbanen i Fårupvej gøres så lang som muligt, idet de ikke udnyttede svingbaner ved den nu nedlagte indkørsel til Højagercentret benyttes som en del af kørebanerne i et nyt vejprofil, der omfatter højresvingsbanen. Langs sydsiden af den omlagte Ringvejen foreslår vi en gang-/cykelsti, der samler Højagerstien og Ringvejsstien i det nye kryds.

Krydset etableres med fodgængerfelter, der indgår i signalreguleringen. Vejkrydsets og banens lysregulering koordineres.

Nord for banen (se bilag 2) foreslår vi, at der etableres venstresvingsbane med kørebaneudvidelse mod vest over arealerne omkring Røde Kors-skolen. Den østlige side af vejen bevares uændret med busstop. Den vestlige side ændres med flytning af det nuværende busstop og en ændret indkørsel til skolens p-plads. Herved skabes mulighed for ved Jernbanevej at bevare ind-/udkørsel for mindre køretøjer. For at smidiggøre trafikafviklingen i det nye lyskryds, skal køretøjer over 3.500 kg ikke have adgang til Jernbanevej herfra, men henvises til at benytte Bredager mv. eller Mangehøje. Ved varetransport til midtbyen (Runecentret mv.) skal dette foregå fra øst via f.eks. Vejlevej/ Skovgade. Venstresvingsbanen skal afvikle trafik til både Jernbanevej og Bredager syd for banen.

Det er meget vigtigt, at Jernbanevej ikke ensrettes, som foreslået i VVM-redegørelsen. Efter lukningen af Gormsgade er trafikafviklingen i byen blevet meget sårbar, og det vil hæmme trafikafviklingen i midtbyen yderligere, hvis Jernbanevej ensrettes. Det skal også bemærkes, at alternativet til Jernbanevej – sivevejen omkring Byens Hus – på ingen måde er dimensioneret til den øgede trafik, som en ensretning af Jernbanevej vil medføre.

Da Jernbanevej, der kun har fortov i nordsiden, kan forventes at få en større trafikmængde, og da vejen (fortov og kørebane) i dag benyttes af mange fodgængere og cyklister (børn og voksne) ved togafgang og -ankomst foreslår vi, at der langs vejens sydside etableres en ny gang-/cykelsti fra Fårupvej til Stationen.

Da forslaget indebærer, at togtrafikken sker i terræn foreslår vi som støjdæmpende foranstaltning, at der opsættes støjskærme ud for boligområderne langs banen både øst og vest for Fårupvej.

Hvis etableringen af venstresvingsbanen ikke forhindrer, at kødannelsen på Fårupvej strækker sig nord for krydsningen af Mølvangvej, bør dette kryds også signalreguleres i koordination med krydset ved banen.

Jelling Station. Ifølge fremskrivning af befolkningstallet i Jelling og biltrafikken i almindelighed, kan der som nævnt forventes et voksende pres på Fårupvejkrydset. Det vil derfor være ”rettidig omhu” – gennem anlæg og skiltning – at tilskynde trafikanter til at benytte andre trafikveje i lokalområdet.

Som et eksempel på et sådan projekt vil vi foreslå en ændring omkring Jelling Station, så der bliver adgang fra både Jernbanevej og Bredager (se bilag 3). Der foreslås en fodgængertunnel placeret mellem Stationen og Møllegade, så tunnelen også kan benyttes som trafiksikker adgang til Midtby-

en fra boligområderne syd for banen. Som vist på skitsen, kan der etableres parkerings- og aflæsningsarealer fra begge sider af banen. Stationsanlægget, der i sin udformning stammer fra tiden med betjent station, ombygges så af- og påstigning sker fra en fælles perron mellem hoved- og sidespor. Adgangen til perronen skal ske fra gangtunnelen.

I forbindelse med VVM-høringen har der været fokuseret på de gener, som de 3 beskrevne linjeføringer vil medføre for et antal enkeltejendomme og den landbrugsmæssige drift i området, herunder markgennemskæringer og omveje under driften. Det er naturligvis uheldigt for de berørte, der imidlertid udgør et beskedent antal borgere i forhold til Jellings godt 3000 indbyggere. Vi mener derfor at løsning af trafikproblemerne i Jelling skal have meget høj prioritet.

Vi håber, at disse forslag seriøst vil indgå i det kommende projekt for Billundbanen, og at Bandedanmark og Vejle kommune sammen vil finde acceptable løsninger på de voksende trafikproblemer, der samler sig omkring jernbanen gennem Jelling.

Venlig hilsen

JELLING LOKALRÅD

v/ Søren Fjordside (formand)

Bilag 1: Lysreguleret kryds i Jelling Fårupvej – Bredager/Ringvejen

Bilag 2: Venstresvingsbane i Fårupvej nord for Jernbanen i Jelling

Bilag 3: Gang -/ stitunnel v/ Jelling Station.