

Banedanmark.dk

banebetjeningbillund@bane.dk

Jelling, den 29. oktober 2014

Vedr. Idefasehøring i forbindelse med ny bane til Billund Lufthavn

Med henvisning til Banedanmarks annonce i Jelling Ugeavis den 15. oktober om 1. høringsfase i forbindelse med anlæggelse af ny bane mellem Jelling og Billund ønsker undertegnede Jelling Lokald, at følgende bemærkninger og forslag skal indgå i den kommende skitseprojektering og VVM-proces.

I annoncen nævnes to mulige linjeføringer med tilslutning til den nuværende Vejle- Struer bane i hhv. Jelling eller Gadbjerg. Uanset hvilken af de to løsninger, der vælges, vil Jelling bys trafikale og udviklingsmæssige situation blive påvirket af projektet.

Jelling Lokald vil med denne henvendelse gøre rede for de problemer, der er tale om, og pege på mulige løsninger. Vi vil derfor anmode om, at forundersøgelserne - ud over Banedanmarks eget forslag (med start i Jelling Station) - skal omfatte hele banestrækningen gennem Jelling by og desuden belyse vore forslag til to alternative delprojekter i forhold til det nuværende baneanlæg gennem byen.

Udviklingen i Jelling de seneste 50 år.

Som baggrund for vores henvendelse finder vi det nødvendigt at give en kort beskrivelse af de forandringer, der i de seneste ca. 50 år er sket i Jelling af hensyn til de nationale interesser, der været mht. frilæggelse af området ved Højene, Kirken og Runestenene (Jellingmonumenterne).

Jellings borgere har siden Staten i 60-erne påbegyndte frilæggelsen med stor interesse fulgt udviklingen i Jelling midtby, hvor aktiviteterne har medført drastiske forandringer af byens centerbebyggelse og infrastruktur. Således er store dele af bebyggelsen fjernet og midtbyens hovedfærdselsåre (Gormsgade- Vejlevej) er lukket og vil i løbet af kort tid formentlig helt blive nedlagt.

Frilæggelsesplanerne er på nuværende tidspunkt kun delvis gennemført, og man må forvente, at der i de kommende år fra statslige myndigheder vil være et konstant ønske om at få frilagt yderligere areal inden for den genfundne palisade.

Denne udvikling, hvor store dele af midtbyens centerområde forsvinder, vil naturligvis forudsætte, at der bliver mulighed for, at et genskabt centerområde bl.a. trafikalt kan hænge sammen med byen i øvrigt.

Den største forhindring for en sammenhængende by er jernbanen gennem byen.

Billundbanen indgår i planen **Togfonden DK**, der også omfatter elektrificering af bl.a. banestrækningen Vejle – Struer. Af hensyn til koordinering af de to delprojekter ønsker vi, at de i forhold til Jelling by vurderes som et samlet projekt.

Banestrækningen gennem Jelling deler byen i to dele.

Da banen blev anlagt, lå den i byens sydlige side, og næsten alle funktioner og beboelser var placeret nord for banelinjen. De etablerede overgange var hensigtsmæssige og tilstrækkelige.

Efterfølgende er byen vokset syd for jernbanen, især efter 1970'erne. Store parcelhuskvarterer, skoler, daginstitutioner og kollegier er bygget syd for banen, hvorimod forretninger og øvrige servicefunktioner er beliggende nord for banen. Denne udvikling vil i de kommende år blive forstærket, da Vejle kommune i den gældende kommuneplan har placeret alle nye boligområder syd for banen, mens alle centerfunktioner, herunder nye dagligvareforretninger (lige som de nuværende), skal placeres nord for banen.

Dermed deler banestrækningen i dag og endnu mere i fremtiden Jelling i to bydele. Trafikalt set udgør banen derfor et stort problem. Broen over banen ved Skovgade, fornyet ca. 1976, hvor den blev udvidet, så der også blev etableret fortov (og senere cykelstier), udgør sammen med baneoverkørslen ved Vejlevej krydsningsmulighederne i den østlige del af byen, mens baneoverkørslen ved Fårupvej allerede i en årrække har været et problem på grund af et komplekst trafikområde med Jernbanevej, Lærkevej, Ringvejen, Bredager i umiddelbar nærhed af krydsningen jernbanen/ Fårupvej.

Netop dette område har i flere år haft en uhensigtsmæssig høj trafiktæthed af biler, cyklister og gående, herunder skoletrafik, ikke mindst morgentrafikken mellem kl. 7 og 9 og eftermiddagstrafikken mellem kl. 14 og 16 har været intensiv.

Desuden er det et problem for lokaltrafikken, at der i den vestlige bydel ikke er direkte vejforbindelse mellem områderne nord for og syd for banen. Manglen på en sådan forbindelse er i dag med til at forøger trafikpresset på baneoverkørslen ved Fårupvej.

Elektrificeringen af den eksisterende banelinje gennem Jelling vil indebære et meget synligt nyanlæg, der visuelt vil forstærke oplevelsen af et todelt bysamfund.

Trafikproblemer ved jernbaneoverkørslen ved Fårupvej er stigende

Mængden af biler, der krydser banen, har de senere år været stigende og denne stigning er markant forøget efter lukningen af Gormsgade. Trafikken sendes nu via Amhøjvej/Skovgade til Bredager og ender dermed ved jernbaneoverkørselen ved Fårupvej.

Ved etablering af Jelling - Billund banen forøges trafikken på jernbanen gennem Jelling. Ud over de nuværende persontog i timedrift (Vejle – Herning), samt enkelte supplerende myldretidstog og godstog skal der efter planen køre tog til Billund Lufthavn i ½ times drift (ifølge ”Forundersøgelsen” juni 2012). Med den forøgede togtrafik gennem Jelling vil afviklingen af blandet trafik ved jernbaneoverkørslen på Fårupvej være fuldstændig uacceptabel. Det anslås, at trafikken i dagtimerne pga. af tog, vil være spærret i op til halvdelen af tiden, hvilket også vil være gældende for jernbaneoverkørslen ved Vejlevej.

Det aktuelle baneprojekt slutter ved Billund Lufthavn, men Billund Kommune har udtrykt ønske om, at banen forlænges til Billund by og Legoland. Endvidere er der ønsker fra flere sider om et baneforløb videre til Grindsted.

De foreliggende trafikprognoser for Billundbanen kan derfor vise alt for lave trafiktal og giver derfor ikke et realistisk billede af de gener, banen indebærer for Jelling by.

To ændringsforslag til banens linjeføring ved Jelling.

Jelling Lokalforsamling har udarbejdet to forslag til eliminering af den barriere, som banen udgør mellem Jellings centerområde og langt over halvdelen af byens borgere syd for banen, og samtidig vil begge løsninger være et betydeligt æstetisk løft for byen.

Forslagene som begge helt eller delvis vil ophæve barrieren gennem byen er følgende:

- 1) Banen nedgraves og overdækkes på strækningen omkring det nuværende trinbræt fra Skovgade til Fårupvej.
- 2) Banen flyttes til et forløb nord for byen med et nyt trinbræt sydvest for rundkørslen ved Kollegievej/Herningvej.

Nedgravning af banen

Banen bevares gennem Jelling uden at dele byen.

En løsning på jernbanens u hensigtsmæssige opdeling af byen i nord og syd samt en væsentlig forbedring af trafikknudepunktet Jernbanen /Fårupvej/ Bredager/ Ringvejen/ Lærkevej/ Jernbanevej kan opnås ved at grave banen ned så den løber under Fårupvej. Hele - eller en væsentlig del af - den nedgravede strækning mellem Skovgade og Fårupvej overdækkes, således at banen løber i en tunnel og dermed ikke mere opdeler byen.

Nedgraves banen, begyndende øst for Skovgade så langt som stigningsprocenten nødvendiggør og sluttende vest for Fårupvej så langt som nødvendigt, gives mulighed for at fjerne jernbaneoverkørslen ved Fårupvej, og der skabes forudsætning for på denne centrale strækning at lave uhindret passage mellem den nordlige og den sydlige del af byen.

Løsningen med nedgravning vil betyde, at det nuværende trinbræt, der ligger i bymidten tæt på uddannelsesinstitutionen (UCL), skoler, monumentområdet og tættest muligt på den sydlige del af byen, kan fastholdes - det flyttes bare en etage ned.

Den overdækkede bane giver arealmæssigt, sammen med det nuværende baneareal mellem banen og Jernbanevejs østlige del, mulighed for fortsat parkering for uddannelsesinstitutionerne, centerområdet og for parkering til de togrejsende.

Overdækningen giver endvidere direkte adgang til trinbrættet fra byens sydlige beboelsesområde og institutioner.

Der vil være mulighed for at etablere en del af byens nye center på det overdækkede område, med trinbrættet som en integreret del.

Et grønt bælte mellem Bredager og Jernbanevej vil være en forbedring af byrummet.

En reduktion af banegravens bredde kan opnås ved at flytte vigesporer til krydsning ud vest for Jelling ligesom nedgravningsdybden i den østlige del kan reduceres ved påfyldninger på arealerne omkring ”banetunnellen”, da det nuværende baneanlæg ligger i en stor udgravning mellem Jernbanevej og Bredager. Ved en sådan terrænregulering kan skabes et sammenhængende parkeringsareal mellem de to veje.

I den forbindelse vil vi henlede opmærksomheden på en tilsvarende situation i svenske Uppsala, hvor staten helt naturligt har påtaget sig at gennemføre og betale de anlæg (bl.a. jernbanetunnel), som anses for nødvendige for at forbedre trafikforholdene på stedet. Projektet har været omtalt i Jelling Ugeavis (se bilag 1).

Banen flyttes nord for Jelling (se bilag 2)

Forslaget til nyt baneforløb nord for Jelling fremgår af vedlagte skitse, hvor der i den vestlige del er vist to alternative placeringer af udgangspunktet for banens videre forløb mod Billund og den nye banes tilslutning til den eksisterende bane mod Gadbjerg mv. I det ene tilfælde skal tilslutningerne ske øst for Mølvang (linie A), og i det andet skal det ske vest for Mølvang (linie B). Da Billundbanen med start i Jelling skal have retning direkte mod vest som angivet på skitsen, er længden af de nye baneanlæg ikke væsentligt forskellig i de to forslag. Både linie A og B kan via de viste tilslutninger til den eksisterende bane kombineres med en evt. Billundforbindelse fra Gadbjerg.

Forskellen på linie A og B er primært, at de to eks. vejkrydsninger i Mølvang ved linie B elimineres og erstattes af en ny ved Gl. Viborgvej nord for byen, hvor en evt. niveaufri skæring kan etableres i frie omgivelser. Desuden bevares den nuværende vejforbindelse mellem Jelling og Mølvang.

Den øvrige del af det nye baneforløb har i den østlige ende udgangspunkt til den eksisterende bane i Lureby og forløber derfra langs den nye omfartsvej (Mangehøje) frem til Herningvej, der krydses nordvest for den nyetablerede rundkørsel. Herfra forløber banen i en lige line nord om boldbanerne ved Gormshallen og Festivalpladsen. Forslaget indebærer, at der etableres niveaufrie skæringer ved Skelborgvej, Tørringvej, Herningvej og evt. Mølvangvej (linie A). Efter vurdering af det konkrete behov kan krydsningen ved Skelborgvej evt. laves som et mindre anlæg for personbiler og cykler.

Til betjening af Jelling by foreslår vi, at et nyt trinbræt placeres ved Kollegievej som vist på skitsen. Her er frie arealer til etablering af nødvendige anlæg for banen og for passagerer ved på- og afstigning. Desuden er der arealer til etablering af gode parkeringsforhold for cykler og biler. Parkeringsforholdene kan med den viste placering også betjene besøgende til Monumentområdet.

Ved gennemførelse af forslaget med fjernelse af det nuværende baneanlæg, vil det være muligt, at skabe samspil med Monumentplanen og trafikale forudsætninger for, at byens centerfunktioner for handel og kultur kan etableres tæt på Monumenterne. Derved kan den sammenhæng mellem byen og monumentområdet, som Vejle Kommune har annonceret, få et realistisk perspektiv. Der vil også opstå mulighed for, at Jelling Midtby kan ”trække sig tilbage”, så ”Helhedsplanen” ad åre kan realiseres inden for palisadeforløbet samtidig med, at byen (også trafikalt) kan udvikle sig som et sammenhængende og velfungerende bysamfund.

Lokaltrafikken vil få glæde af, at baneoverkørslerne ved Vejlevej og Fårupvej forsvinder. I den vestlige del af byen vil sammenhæng kunne skabes uden etablering af krydsningsanlæg. De frigjorte arealer i midtbyen giver mulighed for, at centerområdet ved Runecentret kan udbygges mod syd med facade mod Bredager og med parkeringsarealer på arealerne øst for centret, hvor de også kan betjene uddannelsesinstitutionen (UCL). Endvidere kan der på banearealet etableres en ”centersti”, som binder byens østlige og vestlige dele sammen for ”bløde” trafikanter.

De største enkeltstående nyanlæg i forslaget - bortset fra banen selv – er etablering af de niveaufrie krydsninger ved Tørringvej og Herningvej.

En ikke uvæsentlig fordel ved forslaget er, at alle ledningsanlæg, der forbinder byen på tværs af banen kan bevares, herunder afløbsledningerne fra de nyetablerede kloakanlæg nord for banen.

Etablering af et helt nyt elektrificeret baneanlæg på jomfruelige arealer kan gennemføres mere rationelt (og dermed billigere) end ombygning/nedgravning af den nuværende banestrækning. Eksempelvis vil ændringerne omkring Jelling kun medføre driftsforstyrrelser på Vejle – Struer banen, mens selve tilslutningsanlæggene gennemføres.

Fælles fordele ved forslag 1) og 2)

Både den nedgravede jernbane med overdækning på strækningen mellem Skovgade og Fårupvej og flytningen af banen til et forløb nord for byen giver mulighed for:

- at forøge sammenhængen i byen med mulighed for direkte vejadgang til midtbyen fra Bredager
- et grønt bælte gennem byen med mulighed for krydsninger for cyklister og fodgængere
- bygge- og parkeringsmuligheder til centerformål.
- fjerne elektrificeringens forstærkede visuelle oplevelse af et todelt bysamfund

Desuden vil begge forslag reducere de støjgener, der er ved banen midt i byen.

Økonomi, valg af linieføring mv.

Vi har i Jelling Lokalråd ikke mulighed at beregne anlægsudgifterne til vore alternative forslag for banestrækningen gennem Jelling.

Med hensyn til omkostningerne ved Banedanmarks to alternative forslag med udgangspunkt i hhv. Jelling eller Gadbjerg skønner vi ud fra længden af nyanlæg, at anlægsudgifterne til strækningen Gadbjerg – Billund vil udgøre ca 80% af anlægsudgifterne til strækningen Jelling- Billund.

Besparselsen ved valg af Gadbjerg-Billund løsningen kan efter vores opfattelse anvendes på forbedring af forholdene omkring banen gennem Jelling.

På den baggrund vil vi anbefale, at en løsning hvor forbindelsen Gadbjerg–Billund kombineret med et af vore forslag til ændring af strækningen gennem/ omkring Jelling prioriteres højt ved de kommende forundersøgelser.

Venlig hilsen

Jelling Lokalråd v/ Ib Jensen (formand)

mail@jellinglokalraad.dk

Bilag 1: Artikel i Jelling Ugeavis 13/8- 2014.

Bilag 2: Skitse over ny bane nord for Jelling