

Spørgsmål til BDK – Sendt 28.8

Spørgsmål sendt 28. august 2023	Svar fra BDK 7. september 2023
<p>Er areal vist med grøn skravering arbejdspladsareal? Hvis ja, hvad skal areal vest for vores ejendom så bruges til? Vil alle træer blive fældet?</p>	<p><i>Arealet syd for jeres ejendom skal bruges som midlertidig arbejdsareal, mens det østlige spor 50 ombygges, således der kan opretholdes togtrafik på det vestlige spor 40. Arealet stilles til rådighed for entreprenøren, som selv bestemmer hvor meget og hvordan arealet indrettes. Arealet kan således benyttes som adgang til sporet, depot af nye og gamle materialer, skurby mm.</i></p>
<p>Vil ændring af projektet fra hævnning af vejbro til sænkning af spor 50 betyde, at beboerne langs Haraldsgade får mere støj i anlægsfase?</p>	<p><i>Sænkning af spor under Skanderborgvej indskrænker konstruktionsarbejderne, så de bliver væsentlig mindre sammenlignet med de oprindelige broarbejder, som indgår i miljøkonsekvensrapporten og anlægsloven. Det betyder bortfald af en lang række støjende broarbejder. Projektet har hele tiden omfattet udskiftning af sporskassen på spor 50. Det betyder at sporsænkningen kun medfører en mindre ændring af anlægsarbejderne i området, der ikke vil medføre væsentlige ændringer i projektet miljøpåvirkninger, herunder støj i omgivelserne.</i></p>

Spørgsmål til BDK – Sendt 28.8

Spørgsmål sendt 28. august 2023	Svar fra BDK 22.9
<p>Vi har tidligere indsendt høringsvar til miljøvurderingen, hvor vi har efterlyst en grundig vurdering af støj- og vibrationer. I høringsnotatet (vedhæftet) har I svaret at: Banedanmark vil, når projektets detaljer ligger fast, gennemføre detaljerede støjberegninger for det samlede fremtidige jernbaneanlæg og på baggrund heraf udføre afværgeforanstaltninger inden for de fastlagte rammer for projektet. Detailstøjberegningerne vil tage hensyn til alle parametre, der påvirker støjens udbredelse herunder de forskellige togtyper hastigheder mv. Vil du fremsende en kopi af støjrapport for driftsfasen og anlægsfasen, der viser det seneste projekt med sænkning af spor og øget hastighed på spor?</p>	<p><i>I forhold til driftsstøj er der ikke foretaget nye beregninger på nuværende tidspunkt, idet der ikke er sket ændringer i hastighederne i forhold til den først miljøvurdering.</i></p> <p><i>Fra slutningen af 2026 vil der køre el-tog på strækningen og dermed færre dieseltog. El-tog støjer mindre end dieseltog, og det betyder en reduktion af støjen fra togene.</i></p> <p><i>Vi øger derudover hastigheden på nogle af sporene ind og ud af Aarhus H for at nedsætte rejsetiden og forbedre kapaciteten inde på stationen. Dette kan medføre lidt mere støj fra de tog, som kører på strækningen.</i></p> <p><i>Banedanmark laver støjberegninger i forbindelse med detailprojekteringen. Beregningerne kommer til at vise, hvordan støjen rammer boligerne omkring banen, når anlægsarbejderne er færdige i 2026. På baggrund af disse tal vil der blive taget stilling til, om særligt berørte naboer skal tilbydes støjreducerende tiltag. Disse støjberegninger vil blive foretaget, når vi har kendskab til den køreplan og det materiel, som kommer til at benytte jernbanen, når vi er færdige med ombygningen</i></p>

Spørgsmål til BDK – Sendt 7.9

Spørgsmål sendt til BDK 7. september	Svar Banadanmark 22.9.2023
Hvor stærkt må man køre på hhv. spor 40, spor 50 og spor 80 i dag? Hvor stærkt planlægger I for, at man må køre i fremtiden, når sporene er ombygget?	<i>I dag kan togene køre 150 km/t. på spor 40 og 50 syd for sporskifter ved Gl. Kongevej/Skanderborgvej. Nord for dette sted kan de køre 110 km/t i spor 40 og 120 km/t i spor 50. Dette vil være uændret med ombygningen af disse to spor. For spor 80 vil hastigheden kunne øges fra 40 km/t til 100 km/t mellem Aarhus H og sporskifter ved Gl. Kongevej/Skanderborgvej</i>
I mellem hvilken kilometrering vil sporene blive sænket? Jeg kan læse mig til, det er over en 400 meter strækning, men ikke hvor det er fra og til?	<i>Under Skanderborgvej skal det vestlige spor 40 sænkes ca. 40 cm og østlige spor 50 ca. 13 cm. Sporsænkningen sker på strækningen fra syd for stibroen ved Gl. Kongevej og til ca. 50 m nord for broen med Skanderborgvej. Nord for Skanderborgvej skal spor 40 hæves for at komme over den hævede sporfletningsbro Kongsvang. Den bliver ca. 1 m højere, for at spor 80 under broen kan elektrificeres. For at kunne foretage disse sænkninger og hævnings af sporene etableres der flere spunsvægge. Ved Rema skal baneskråningen forstærkes ca. fra st. 105.840 til st. 105.940. Mellem spor 40 og 80 skal der etableres to spunsvægge ca. st. 106-010 til st. 105-680 og ca. st. 106.040 til st. 106.360. Vest for spor 40 etableres en spunsvæg fra ca. st. 106.070 til st. 106-290. Det er jordbundsforholdene samt tidsplanen, som har betydning for den metode, som vælges for at kunne etablere disse spunsvægge.</i>
I vores kvarter er vi ret nervøse for vibrationer både i anlægs- og driftsfasen. Vi har nemlig tidligere haft dårlige erfaringer hermed ved større anlægsarbejder på banen og omkringliggende veje. Planlægger I at bore fundamenter til master ned? Og hvordan konstrueres støttemurerne?	<i>Opsætningen af masterne til vores køreledninger foregår normalt som vist på denne video: elektrificering af jernbanen - Google-søgning Vi er opmærksomme på, at I fra jeres kvarter flere gange har udtrykt bekymring over vibrationer og revner. Der vil blive sat vibrationsmålere på nabohusene under anlægsarbejdet ligesom nabobygninger vil blive fotoregistreret, før vi går i gang. Vi har et par forskellige metoder. Vi kan ramme fundamenter ned eller stampe fundamenter ned. Vi kan også forbore før ramning</i>