

Viby J, den 10.08.2021

Høringsvar vedrørende ombygning af Aarhus H.

Bestyrelsen for Kongsvang-Skovdal grundejerforening har med stor interesse læst materialet i forbindelse med den kommende ombygning af Aarhus H.

Da ombygningen har miljømæssige konsekvenser for den del af vores beboere, som bor tæt på jernbanen i Gl. Kongsvang, afgiver foreningen hermed høringssvar, idet vi finder, at flere forhold om støj og vibrationer i både anlægs- og driftsfasen er utilstrækkeligt belyst.

Det gælder i særlig grad disse punkter:

- Øget hastighed på spor 80, samt hævnings af spor 40 på strækningen gennem Gl. Kongsvang, vil sandsynligvis medføre øget støj- og vibrationsniveau. Dette er ikke undersøgt.
- Spunsning af bro og opsætning af ledningsmaster er planlagt at ske ved nedramning, hvilket kan medføre sætningsskader på de bevaringsværdige gamle huse langs Haraldsgade
- Den samlede effekt af det ændrede skinneforløb, øget hastighed og uafklarede forhold i forbindelse med nyt byggeri af etageboliger på Bjørnholms Allé langs banelinjen (Lokalplan 1070).

Situationen i dag:

De 19 enfamiliehuse i Haraldsgade i Gl. Kongsvang mellem Marselis Boulevard og Skanderborgvej ligger tæt på banen, med facader kun ca. 20-25 meter fra de første spor (letbane). Der er ikke støjafskærmning mellem banen og ejendommene, i modsætning til alle øvrige boligejendomme på strækningen fra Skanderborgvej til Viby.

Anlægsfasen.

De pågældende huse er opført lige efter år 1900 og har ikke betonstøbte fundamenter som nyere huse og er derfor særligt følsomme overfor vibrationer, som kan forekomme ved spunsning og nedramning. Dette sås klart i forbindelse udvidelsen af Aahavevej (1. etape af Marselistunnellen), hvor skader på husene efter spunsning medførte udbetaling af betydelige erstatninger.

Spunsning af bro og opsætning af ledningsmaster

Det fremgår af materialet, at broen/sporene skal hæves (Bro J). Broen ombygges således, at overført spor 40 hæves, hvorved frihøjden for spor 80 øges under broen for at skabe tilstrækkelig højde til elektrificering. Hævningen af spor 40 udføres over en strækning på ca. 360 m og sporet hæves op til 1,06 m for at give plads til det nye brodæk. Det fremgår af materialet, at der forventes både spunsarbejde og nedramning af betonpæle til fundering af den nye bro J. Ligeledes forventes skinnemasterne at skulle monteres på nedrammede, præfabrikerede betonpæle.

På baggrund af de tidligere erfaringer fra spunsning og nedramning i forbindelse med udvidelsen af Aahavevej, vil vi derfor stærkt opfordre til, at de mest skånsomme metoder anvendes, f.eks. nedboring i stedet for nedramning af betonpæle på strækningen mellem Marselis Boulevard og Skanderborgvej.

Driftsfasen.

I driftsfasen er der en række forhold, som ikke er klart belyst. Først og fremmest manglende fremskrivning af togbelastningen, den akkumulerede virkning af ændringerne, den øgede hastighed på spor 80, samt uafklarede forhold i forbindelse med nyt byggeri langs Bjørnholms Allé (Lokalplan 1070).



Citat:

Kvantificering af, hvilke boliger, der påvirkes i positiv eller negativ retning kan kun afgøres ved beregning, men umiddelbart vurderet vil det samlede antal støjbelastede boliger forblive uændret. Påvirkningen vurderes at være mindre. Der vil i forbindelse med afgørelsen om ydelse af tilskud til facadeisolering blive gennemført fornyede støjberegninger.

Det er efter vores mening især vurderingen i driftsfasen vedrørende støj (skinnestøj) og vibrationer, der er mangelfuld. Det er meget svært at gennemskue hvilket driftskoncept, der indgår i Banedanmarks vurderinger. Vi savner en fremskrivning af køreplanerne for en længere tidshorizont – f.eks. frem mod 2035, hvor togfondens ambitiøse udviklingsplaner for alvor udmøntes, og hvor man må forvente flere tog på strækningen. Dette er ikke belyst i materialet.

Efter vores vurdering bør det være den samlede påvirkning, både fra letbane, regionaltog, fjerntrafik (inkl. dobbeltdækkertog) og godstog, som bør gælde, når støjniveauet vurderes.

Den nuværende manglende støjafskærmning skyldes angiveligt, at støjbilledet mellem Marselis Boulevard og Skanderborgvej er anderledes end på strækningen syd for Skanderborgvej, da der er forskellige hastighedsprofiler for de to strækninger. En opgradering af hastigheden vil uvægerligt føre til flere støjgener, og foreningen ønsker oplyst, om der påtænkes støjafskærmning i forbindelse med opgradering af hastigheden på strækningen? Det skal i den forbindelse understreges, at facadeisolering på de i forvejen efterisolerede huse jo ikke ændrer støjniveauet i haver og på vestvendte terrasser.

Kumulative effekter i forhold til skinne-, bro- og mastearbejde samt ny bebyggelse langs

Bjørnholms Allé:

De planlagte etageboliger vest for banen (Lokalplan 1070) burde være en del af grundlaget i vurderingen af støj- og vibrationsniveauet i driftsfasen. Vil kombinationen af ny facaderække (tæt/høj) med tilhørende støjafskærmning mod banen og hævet bro få konsekvenser for støj- og vibrationsniveauet for boligerne langs Haraldsgade øst for banen, med den planlagte ombygning?

Dette er ikke behandlet i tilstrækkelig grad, så fremstillingen er efter vores opfattelse alt for unuanceret.

Vi mener, at Banedanmark bør lave de manglende og nødvendige støj- og vibrationsberegninger, som tager højde for sporflytninger, etablering af forhøjet bro, ændring af driftskonceptet og hastigheder i relation til det nye byggeri på Bjørnholms Allé.

Kongsvang-Skovdal Grundejerforening finder det særdeles vigtigt, at disse akkumulerede effekter tages i betragtning og kommer til at indgå i det samlede materiale med henblik på at sikre, at beboere i både Gl. Kongsvang og i de kommende boliger på Bjørnholms Allé ikke udsættes for u hensigtsmæssige gener med hensyn til støj og vibrationer.

Vi mener også, at en støjafskærmning mellem banen og husene på Haraldsgade er helt nødvendig at indtænke i en samlet løsning, som respekterer, at togene her passerer et gammelt og tæt bebygget villaområde.

Afslutningsvis vil vi gerne påpege, at det er uheldigt, at denne høringsfase falder midt i sommerferieperioden, hvorfor mange af de berørte beboere ikke har haft mulighed for at sætte sig ind i det omfattende materiale.

Med venlig hilsen

Anders Hvilsted

Formand

Kongsvang-Skovdal Grundejerforening.

Kopi til Aarhus Kommune, Teknik og Miljø samt rådmand Bünyamin Simsek.

Kongsvang-Skovdal Grundejerforening.

Formand Anders Hvilsted - Næstformand Erik Bjørn Zabell – Kasserer Ole Moeskjær – Sekretær Niels Erik Andersen