

# Er det magtmisbrug?

Nu bruger Banedanmark 62,7 mio. kr. på VVM-undersøgelser af de tre linjeføringer med "borgerbetalte skatte kroner". En stor del af pengene går til at undersøge en på forhånd dødsdømt linjeføring.



**JØRGEN CHRISTENSEN, MEDLEM AF SPORJYLLAND.DK, TISSETVEJ 24, SOLBJERG**

Det kan nu konstateres, at idéhøringsfasen på HovedgårdHasselager-jernbanestrækningen er tilendebragt, og Banedanmark har udsendt en hovedkonklusion og offentliggjort alle indlæg fra de to høringsmøder samt alle indsendte forslag på sin hjemmeside.

De to linjeføringer af Hovedgård-Hasselager-banen, som blev meldt ud i første omgang, er stadig på banen: Den øst i Solbjerg – kaldt "Hovedlinjen" – og den vest om Solbjerg – kaldt den "Alternative linje" – kaldes nu de "den Østlige- og den Vestlige linjeføring".

Disse to linjeføringer er blevet skubbet længere ud henholdsvis mod øst og vest. De har fået en større kurve.

Den ”Vestlige linjeføring” går stadig hen over Solbjerg Sø, og den ”Østlige linjeføring” rammer stadig to af otte drikkevandsboringer i Tiset. Fra disse vandboringer kommer 10 pct. af drikkevandet ind til Aarhus.

Med de nye linjeføringer kan nogle ejendoms- og villaejere ånde lettet op – »vi blev ikke ramt« – mens andre kan se frem til en ”stavnsbinding” til 2024, før der tages endelig stilling til, om man har råd til at lave linjeføringen.

Endnu flere er blevet ramt af ”stavnsbinding”.

Der er nemlig opstået en tredje linjeføring, som Banedanmark kalder ”Central-linjeføringen”, som går midt ned gennem Solbjerg by og deler byen i to. En del med villakvarteret i Fastrup, Gl. Solbjerg og Solbjerg Sø på den ene side og resten af byen på den anden side.

## **Konsekvenserne**

Konsekvenser af ”Central-linjeføringen”:

20-25 villaer skal fjernes på den mindst 18 m brede jernbanekorridor langs Landevejen gennem Solbjerg. Sandsynligheden for, at korridoren bliver bredere, er stor, fordi dalsænkningen ved Solbjerg Sø gør, at man enten må hæve jernbanen op på en bro eller på en dæmning for at få linjeføringen mere plan. Korridoren vil også blive bredere i anlægsperioden, hvor der arbejdes med store maskiner.

Solbjerg Halmfyringsanlæg skal muligvis nedlægges.

Et stort stykke af hovedvejen skal omlægges eller flyttes.

Hundeskoven nedlægges eller flyttes.

Aarhus Ådal bliver overkørt på en strækning på ca. 500 m.

Jernbanen kommer 0-500 m fra Solbjerg Hovedgade med 175 adresser + flere småveje – med støjgener til følge for rigtig mange mennesker.

## **Hvor kom den fra?**

Hvor er den linjeføring lige kommet fra? Har Banedanmark haft den liggende i ”kommodeskuffen” hele tiden?

Ikke ét eneste sted i alle de høringssvar, der er indsendt fra enkeltborgere, foreninger eller kommuner i forbindelse med idé-høringsfasen, fremkommer dette forslag.

Hvorfor har Banedanmark ikke offentliggjort det allerede i første runde, så "borgerne" også kunne tage stilling til denne linjeføring?

Er det Banedanmark, der nok skal fortælle "borgerne", at det er den, der bestemmer, hvor stregerne skal slås?

Jeg kalder det magtmisbrug!

Nu bruger Banedanmark 62,7 mio. kr. på VVM-undersøgelser af de tre linjeføringer med "borgerbetalte skattekrone" – for der er ingen "oliepenge" med de oliepriser, der er i øjeblikket. Det er ellers disse "oliepenge", der skulle have finansieret Togfonden.

En stor del af pengene går til at undersøge en linjeføring, der på forhånd er "dømt til at mislykkes", idet de negative konsekvenser af den "Centrale linjeføring" vil være så store, at man vælger en af de andre VVM-løsninger.

Hvorfor ikke bruge nogle af disse VVM-mio. til at undersøge en meget mere fremtidssikker løsning ved at lægge jernbanen ud i trafikkorridoren ved E45, og så lave en "Aarhus V-banegård" herude. Fordele der taler herfor:

Støjen er der i forvejen.

Strækningen er 12 km kortere end ind til Aarhus H.

Togene kan køre med mindst 150 km/t.

"Aarhus V-banegården" er en "gennemkøringsstation", modsat Aarhus H, der er en "sækbanegård".

Der spares 15-16 min i forhold til at køre ind til Aarhus H.

"Aarhus V-banegården" kommer til at ligge på den planlagte jernbanestrækning Aarhus – Galten – Låsby – Silkeborg.

Letbanen kan let etableres ud til "Aarhus V-banegården".

Stor tilgængelighed fra samtlige motorveje i Aarhus-området.

Der kan laves et stort park and ride-anlæg.

"Aarhus V-banegården" vil være til fordel for flere østjyder.

## **Tonedøvt byråd**

Aarhus Kommune – eller rettere – Aarhus Byråd vil have højhastighedstogene ind til Aarhus H.

Men Aarhus Byråd er "tonedøvt", når det gælder banegården ved Aarhus H, og det har "berøringsangst" over for fakta om banegården: Beliggenheden i Aarhus Centrum gør, at tilgængeligheden aldrig bliver så stor, at bilisterne skifter til at tage offentlig transport – som ellers er en af forudsætningerne i Togfonden.

Banedanmark har det største tekniske problem i dette årti i hele Danmark med at få elektrificeret Aarhus H, så højhastighedstogene kan komme herind.

Enten skal Bruuns Bro hæves.

Skinnerne graves ned.

Eller også skal der laves et "Nyt Aarhus H" et par 100 m ude i baneterrænet.

Parkeringsforholdene er elendige, så folk i dag benytter Skanderborg Station. Højhastighedstogene kommer ikke til at køre mere end 48 km/t. som gennemsnitshastighed gennem Aarhus, når de skal ind og vende ved Aarhus H. De vil stadig bruge 23 minutter på at køre strækningen som alle andre togsæt, også godstog. Der spares kun seks minutter ved at lave Hovedgård-Hasselager-løsningen. Aarhus H er og bliver en "endestation" for højhastighedstogene, når de skal ind og vende.

Aarhus H er og bliver en "lappeløsning" for højhastighedstogene.

Hvad med om Aarhus Byråd tog et "helikopterperspektiv" og kiggede på det samlede overordnede trafiknet og ikke var så "navlebeskuende" omkring Aarhus H.

Støtter man forslaget om at flytte jernbanen ud til E45, kan det gøres på [skrivunder.net/sporjyllanddk](http://skrivunder.net/sporjyllanddk).