

Centrallinjen er den værst tænkelige.

Nu her i 2017 barsler Banedanmark med en VVM undersøgelse af en ny banestrækning mellem Hovedgård og Hasselager. Der er for øjeblikket tre linjeføringer omkring Solbjerg i spil.

I Idehøringsfasen var der kun to, men en tredje er kommet til som Banedanmark kalder "Central-linjeføringen", som om det er den vigtigste.

Linjeføringen 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.

Hvis denne linjeføring vælges, siger Banedanmark, at jernbanesporet kun skal hæves 1-1½ m over niveau, hvor den rammer den østlige bred af Solbjerg Sø.

Denne del af søbredden er "gammel søbund", idet vandstanden i 1936 blev sænket med 1 meter.

Søens overflade ligger 51 m over havets overflade. Bakkerne nord og syd for ligger i 75 m og 88 m.

Jeg tror ikke på, at Banedanmark vil grave henholdsvis 22 m og 35 m ned i bakkerne for at komme ned på det niveau, de har meldt ud. Banedanmark vil da selvfølgelig grave ned i bakkerne, pilotere ved søen og lave en bro hen over Solbjerg Sø's østlige bred.

Hvor høj Banedanmark laver en sådan bro, kan vi på nuværende tidspunkt kun gisne om.

Jo højere den bliver jo mere støj for Solbjerg by, også selvom man laver en støjskærm omkring den.

Banelinjerne har en sporbredde på minimum 18 m, og i anlægsperioden bruges der yderligere 10 meter til de store maskiner. Hvor der graves ned i bakker eller sporerne anlægges på en dæmning, vil der skulle bruges yderligere sporbredde.

På den Centrale linje rammes 26 villaer eller ejendomme direkte af linjeføringen på nuværende tidspunkt, og yderligere ejendomme vil blive ramt, når man graver ned i bakkerne.

På de to andre linjeføringer er tallene henholdsvis 2 og 6 ejendomme.

Tager man en 100 m bred zone omkring linjeføringerne vil yderligere 28 villaer og ejendomme blive berørt på den Centrale linjeføring og 11 og 14 på de to øvrige.

Ejendomme, der rammes direkte af linjeføringen, bliver eksproprieret, hvorimod ejendomme i 100-m zonen, måske kan få tilskud til støj dæmpende vinduer, men ingen ekspropriation. To ejendomme er på nuværende tidspunkt blevet eksproprieret en på den Vestlige og en på den Centrale linje.

Men værdiforringelsen på ejendommene, den må ejerne selv sluge, og hvem vil købe en villa i Solbjerg med en jernbane i baghaven?

Rigtig mange mennesker blevet ramt af "stavnsbinding", fordi de ikke kan sælge deres villa.

- Jernbanen kommer 0-500 m fra Solbjerg Hovedgade med 175 adresser.
- Halvdelen af Møddebrovejs 26 matrikelnumre bliver slettet.
- Solbjerg Halmfyringsanlæg skal muligvis nedlægges.
- Et meget stort stykke af hovedvejen skal omlægges eller flyttes.
- Byens nye rundkørsel – "rundbarberes".
- Et meget stort stykke af hovedvejen skal omlægges eller flyttes.
- Hundeskoven nedlægges eller flyttes.
- Støjgener til følge for rigtig mange mennesker i store dele af Solbjerg.

- Udsigten til søen vil nu blive erstattet af en ny "Berlin-mur", som kan ses fra det meste af Solbjerg.

Men det værste ved hele er, at Aarhus Kommunes embedsværk har fået besked på at fremme den Centrale linjeføring, så Banedanmark vælger at fremføre denne linje som den bedste.

Er det i borgernes interesse?

Er Byrådet i overensstemmelse med deres vælgere?

Er Byrådet ved at for at overhøre "befolkningens" argumenter for at få ideologiprægede projekter igennem. Jeg synes, at der er alt for mange sager, der peger i den retning.

Kommunerne har en stor indflydelse, på hvad Banedanmark præsenterer for Folketinget, som Folketinget så har mulighed for at tage stilling til.

Aarhus H skal laves om, Bruunsbro Arkaden skal måske rives ned og Bruunsgade skal måske lukkes i 1-2 år. Dette forslag støtter Aarhus Byråd i deres hørings svar. Banedanmark kommer kun med en VVM-undersøgelse på de to af de tre muligheder, de først stillede op. Aarhus byråd vil ikke påvirke dem til at undersøge den sidste mulighed. "Udflytning af Aarhus H".

I første omgang udflytning udenfor de nuværende perroner, der er ellers plads nok til at lave en perron på 320 m til de nye tog, som Banedanmark kræver.

Der er ca. 400 m mellem Bruunsbro og broen over Frederiksballe.

Er det Aarhus byråd, der styrer Banedanmark? Eller er det omvendt?

På havnen opfører man nu 6.000 nye boliger og forventer mellem 10-12.000 nye arbejdspladser.

Af disse mange mennesker forventer man, at ingen af dem har bil, og at de alle bruger offentlige transportmidler. Så man indskrænker vejbanerne på tværs af havnen fra 3 vejbaner i hver retning til en vejbane i hver retning.

Slogannet "Bilerne ud af byen" virker ikke her.

Man vedtager en Berring-Beder-vej i Byrådet for endelig at afslutte 25 års diskussion og få lukket "ring 3", men så vil man ikke afsætte pengene til udførelsen af denne vej før engang tidligst i 2019.

Det er nok fordi at kommunens kasse er "drænet" af bl.a. at lave præstige projektet med letbanen.

1. del af letbanen kommer til at koste 3,5 mia. Staten betaler 47 % af denne del af letbanen.

2. del af letbanen kommer til at koste ca. 4 mia. Her skal kommunen dække 50 % og Regionerne også 50 % - intet fra Staten - altså 2 mia. fra kommunen.

Anden offentlig transport og velfærd kommer til at betale for Letbane-projekt.

På vejområdet, måtte man erkende at ikke alle, der benyttede motorvej E45, og som skulle til Aarhus Syd – eller modsatte vej - skulle ned i blindtarmen ved "Hørning-frakørslen".

Det skabte tilsanding af "hovedvej A10" til følge, så man måtte lavede "Genvejen".

På jernbaneanrådet vil det på et tidspunkt vise sig, at man også behøver en "jernbane-genvej" fra Hørning til Lyngby, så fjern- og højhastighedstogene ikke skal ind i "blindtarmen" på Aarhus H og bruge 16 min

ekstra.

Fordele der taler for en jernbanelinjeføring langs E 45:

- Støjen er der i forvejen.
- Strækningen er 12 km kortere end ind til Aarhus H.
- Togene kan køre med mindst 150 km/tim – modsat med 48 km/tim til Aarhus H.
- "Aarhus V-banegården" bliver en "gennemkøringsstation", modsat Aarhus H, der er en "sækbanegård".
- Der spares 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 "parker – rejs – anlæg".
- "Aarhus V-banegården" vil være til fordel for alle østjyder".

Aarhus Kommune – eller rettere – Aarhus Byråd vil med al magt have linjeføringen ind til Aarhus H.

Beliggenheden i Aarhus Centrum gør at tilgængeligheden aldrig bliver så stor, at billisterne skifter til at tage offentlig transport – som ellers er en af forudsætningerne i "bilerne ud af byen".

Aarhus Byråd har "berøringsangst" overfor fakta omkring Aarhus H.

Parkeringsforholdene er så elendige, så folk i dag benytter Skanderborg Station.

Støtter man forslaget om at flytte jernbanen ud til E45, kan det gøres på www.skrivunder.net/sporjyllanddk

Med venlig hilsen
Jørgen Christensen,
Tisetvej 24,
8355 Solbjerg

Medlem af SPOR-Jylland.dk

(Indsendt til JP 24-11-2016)

Facebookopdatering 06-12-2016

Jeg har indsendt et læserbrev til Jyllandsposten, som de ikke har fundet plads til.

"Centrallinjen er den værst tænkelige."

<http://www.sporjylland.dk/PDF/Centralløsningen.pdf>

Men det værste ved hele er, at Aarhus Kommunes embedsværk har fået besked på at fremme den Centrale linjeføring, så Banedanmark vælger at fremføre denne linje som den bedste.

Kommunerne har en stor indflydelse, på hvad Banedanmark præsenterer for Folketinget, og som Folketinget så har mulighed for at tage stilling til, når de skal vedtage den endelige linjeføring ved Solbjerg.