

# Den vestlige linje er den mindst ødelæggende

Ved at lave en bro gennem Solbjerg vil endnu flere husstande end de 64, der i forvejen er berørt, blive ramt af støj og rystelser, bl.a. Solbjerg Hovedgade med sine 175 husstande.



Ingen i Solbjerg ønsker en jernbane ned midt igennem byen, og den centrale linje er en alt for høj pris for et evt. trinbræt i Solbjerg. Arkivfoto: Mikkel Berg Pedersen

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

VVM-undersøgelserne af en ny jernbanestrækning fra Hovedgård til Hasselager er nu i fuld gang.

Vi håber ved afslutningen af den efterfølgende høringsfase, at Folketinget vil vedtage den endelige linjeføring, så de andre linjeføringer, der nu er på tegnebrættet, ikke bliver til noget.

For øjeblikket er der f.eks. tre linjeføringer omkring og igennem Solbjerg.

Længden på disse tre linjeføringer er den vestlige linje på 14 km, den centrale linje på 13,8 km, og den østlige er ca. 1,5 km længere på 15,6 km. Målt fra delingen i Gjesing til de igen sluttet sammen i Hasselager.

På den østlige linjeføring vil seks ejendomme eller villaer blive ramt direkte af linjeføringen, og yderligere 11 vil ligge inden for en 100 m bred zone (50 m på hver side af linjen).

Disse ejendomme i 100 m-zonen kan ikke være sikre på at blive eksproprieret, men vil få meget store gener af den kommende jernbane.

På den vestlige linjeføring er tallene 2 og 14, mens de for den centrale linjeføring er 26 og 38 villaer eller ejendomme.

Den centrale linjeføring vil være totalt ødelæggende for Solbjerg.

Hvad angår højdeforskellene på de tre linjeføringer, har de alle "et problem" ved passagen af tunneldalen ved Solbjerg Sø og dens forlængelse Astrup Mose.

Kun for den vestlige linje har Banedanmark proklameret, at de vil lave en "lavbro".

For de to øvrige linjer skal der laves en dæmning eller en bro. For mig at se er en bro det mest sandsynlige.

Den østlige linjeføring går gennem en nyplantet fredskov ved Tiset. Denne fredskov er plantet i 2013 for at beskytte grundvandet. Aarhus Vand pumper ca. 1,5 mio. kubikmeter drikkevand op om året fra de otte borer i området, og borerne forsyner aarhusianerne med 10 pct. af det vand, de tapper fra deres vandhaner.

## **Vandboringer bliver ramt**

To af disse borer bliver ramt direkte af den østlige linjeføring. En af disse to borer ligger på Tiset Baunehøj. Ved Tiset Baunehøj ligger lerlaget, der beskytter grundvandet, tæt på overfladen.

Banedanmark har været fremme med, at jernbanen gennem Solbjerg by – den centrale linje – kun skal hæves med 1-1,5 m gennem Solbjerg by.

Det tror jeg ikke på. På den 3,5 km lange strækning gennem Solbjerg er bakkerne syd og nord for byen på 88 m og 75 m. Solbjerg Sø ligger i 51 m. De skal grave en mindst 20 m bred på ca. 20-30 m dyb dal i bakkerne for at komme ned i det niveau, de angiver.

De vil da lave en bro gennem byen på dele af de 3,5 km.

## **Langeskov skræmmer**

Ved at lave en bro gennem byen vil endnu flere husstande end de 64 husstande, der i forvejen er berørt, blive ramt af støj og rystelser, bl.a. Solbjerg Hovedgade med sine 175 husstande på den centrale linjeføring.

Banedanmark har sagt, at Solbjerg kan få en togstation med et stop af et regionaltog en gang i timen på den centrale linjeføring.

Langeskov på Fyn skræmmer, hvor man reetablerede stationen.

Da stationen var færdig kostede den 64,7 mio. kr. Så blev det pludselig for dyrt at reetablere Langeskov som togstation med stop for både for regional- og IC3- tog, og desuden fik de besked på, at den øvrige jernbanetrafik vil blive generet af stoppene i Langeskov. I dag er der kun stop af regionaltoget i Langeskov.

Ender Solbjerg ikke i samme situation ud fra følgende betragtninger?

Banedanmark vil lave et stop i Solbjerg på den centrale linjeføring for dobbeltsporet gennem Solbjerg, linjeføringen af banen fra Hovedgård til Hasselager er udelukkende til højhastighedstogene ud fra følgende betragtning.

Citat fra Trafikstyrelsen i rapporten "Trafikplan for den statslige jernbane 2012-2020":

»Regionaltrafikken i Østdanmark forventes nystruktureret og adskilt fra fjerntrafikken«.

Ingen i Solbjerg ønsker en jernbane ned midt igennem byen, og den langt overvejende del af Solbjergs befolkning, efter vores opfattelse, finder, at den centrale linje er en alt for høj pris for et evt. trinbræt i Solbjerg.

Allerhelst havde vi set en undersøgelse af en mere visionær og fremtidssikret jernbane og den mest direkte linje nord-syd langs E45 fra Hørning til Lyngby på 12 km. Derved spares 16 minutters togtid i forhold til de 23 km jernbane omkring Solbjerg, som sparer 6 min.

For linjen ind til Aarhus H er og bliver en lappeløsning med 48 km i timen i forhold til kommende højhastighedstog.

Ud fra disse fakta, og når der skal vælges mellem pest eller kolera, vælger vi at pege på den vestlige linjeføring som den mindst skadelige for mennesker og for "vores rene drikkevand", selvom denne linjeføring passerer over Solbjerg Sø.