

Bemærkninger til sag 1: Togfonden DK - svar idéfasehøringer i henhold til dagsorden for møde i Teknisk Udvalg, mandag 7. december 2015 vedrørende Aarhus Kommunes svar til Banedanmark om idéfasehøringer for elektrificering, hastighedsopgradering og ny bane fra Hovedgård til Hasselager i forbindelse med Togfonden DK.

Specifikt vedrørende anlæggelse af højhastighedslinje gennem området omkring Solbjerg og indvirkning på lokalområdet.

Vi anmoder om, at Aarhus Byråd inddrager følgende bemærkninger til høringssvaret for "Togfonden DK, Ny bane Hovedgård - Hasselager – idéfasehøring" i forhold til området omkring Solbjerg, Astrup, Tiset og Ravnholt. Der er flere forskellige forhold, som udfordrer en linjeføring enten øst eller vest om Solbjerg.

Emnerne er følgende:

Side:

1. Grundvand og drikkevandsreservoirer	1
2. Linjeføringen Horsens – Skanderborg – Aarhus og E45	2
3. Opspaltning af lokalsamfund og bymiljø	3
4. Tidshorisont for de berørte områder – Stavnsbinding	4
5. Erhvervsinteresser	4
6. Miljø	5
6.1 Solbjerg Sø	5
6.2 Astrup mosen	5
6.3 Løvfrøen og andre truede dyrearter/flora og fauna	6
6.4 Kron dyr og andet råvildt	6
6.5 Skovrejsning nord/nordvest for Solbjerg – Naturreservat omkring Solbjerg	6
6.6 Elektromagnetiske felter	6
7. Kulturinteresser	7
7.1 Kulturinteresser omkring Astrup og Tiset kirke	7
7.2 Kulturinteresser ved Trælborg og Rantzausgave	7

1. Grundvand og drikkevandsreservoirer

Den planlagte østlige baneføring rundt om Solbjerg vil gennemskære det store vand reservoir i Ravnholt/Tiset, som forsyner 40 % af drikkevandet i Aarhus syd og 10 % af drikkevandet i Aarhus. Linjeføringen vil nedlægge tre ud af otte borer, som ligger ret tæt i området.

Ravnholt/Tiset kildeplads er alene estimeret til at udvinde 1.500.000 m³ vand pr. år. Området er klassificeret som meget følsomt, og grundvandstanden er høj. Området er som beskyttende foranstaltning netop beplantet med skov og udlagt som fredskov. Kildepladsen ligger i kote 70-83 og er beskyttet med et tyndt lerlag. Området er desuden udlagt til Boringsnære Beskyttelsesområder (BNBO) og vedtaget som sådan i Aarhus Byråd (beskrevet i Miljøstyrelsens vejledning nr. 2, 2007).

Linjeføringen vil også komme til at gå lige igennem Astrup vandværks vandboring og indvindingsområde. Astrup vandværk udvinder 55.000 m³ vand om året. Er pt. (2014) under udvidelse med 200 nye forbrugere (ny udstykning). Området er ligeledes udpeget som sårbart. Den østlige linjeføring vil også komme til at gå lige igennem Onsted/Kannes vandboring/vandværk og indvindingsområde, så den vil nedlægge både vandværk og boring. Den udvinder ca. 30.000 m³ pr. år. Den vestlige linjeføring omkring Solbjerg vil ramme en kildeplads til Blegind Vandværk, hvor der pumpes ca. 40.000 m³ op om året.

Skov og Naturstyrelsen har gennemført en stor skovplantning af området nord for Solbjerg netop for at fremtidssikre vandforsyningerne fra dette område og for at beskytte det tynde lerlag, som udgør sikringen af drikkevandsforsyningen.

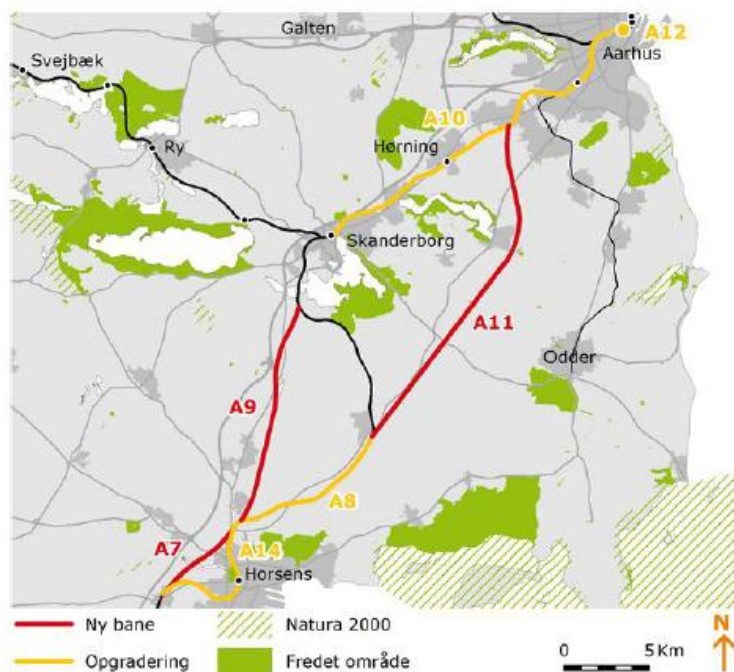
Vi er bekymret for forurening i forbindelse med anlæggelsesarbejdet ved linjeføringen øst for Solbjerg og de fatale konsekvenser det kan få for drikkevandsmiljøet samt for forurening ved vedligeholdelse af skinnerne, når driften er i gang. Vi anbefaler derfor at man nøje undersøger indvirkning på drikkevandsmiljøet i VVM-undersøgelsen. Der er allerede store problemer med indvinding af rent drikkevand ved Åbo i Aarhus Kommune. I 2014 var seks ud af otte borer lukket, grundet pesticidforurening. Vi anbefaler, at det undersøges særlig grundigt, hvorvidt Aarhus Kommune reelt har mulighed for at indvinde rent drikkevand andre steder, såfremt der skulle opstå risiko for forurening af de borer, der berøres af de foreslåede linjeføringer.

Der er desuden stor risiko ved godstogstrafik gennem området. Banedanmark bør redegøre for afværgetiltag i denne forbindelse, gerne med henvisning til kendte tilsvarende udfordringer på Banedanmarks områder. Hvilket beredskab er der til rådighed ved en eventuel afsporing eller andre uheld, der kan betyde udledning af skadelige stoffer i området? Er der kendskab til andre tilsvarende steder, hvor et sådant beredskab er etableret?

2. Linjeføringen Horsens – Skanderborg – Aarhus og E45.

I Togfonden DK er anvist 2 linjeføringer mellem Horsens og Aarhus. Se figuren nedenfor.

Figur 53. Mulige baneløsninger mellem Horsens og Aarhus



Togfonden DK Figur 53 side 67

Linjeføringen A9 er ikke behandlet i Togfonden DK, da den har "Forholdsmæssig høj omkostning pr. sparet minut". (Togfonden DK side 66 nederst).

Der er andre grunde til at strækning A9 eller lignende løsning bør undersøges nærmere. Dette skal ses i sammenhæng med at kombinere med linjeføringen over Skanderborg, det øgede passagergrundlag på strækningen Skanderborg – Aarhus, aflastning af E45 og en reduktion af køretidstillægget. Togfondens tal viser et større

passagergrundlag på strækningen Skanderborg – Aarhus end på strækningen Hovedgaard – Aarhus. (forskel 4,3 mio. rejsende pr. år.)

Desuden er E45 plaget af trængselsproblemer mellem Horsens - Skanderborg – Aarhus – Randers. Dette kan give et endnu større passagergrundlag, hvis det gøres muligt at kombinere bilisme og tog på disse strækninger med parker og rejs-anlæg. En fornuftig placering af et parker- og rejs-anlæg vil være Skanderborg.

Det er kendt, at jo flere skift der er nødvendig for at benytte kollektiv trafik, jo færre er interesseret i at benytte den, derfor skal der benyttes superlyntog for at bilisterne vil tilvælge togrejser. En kapacitetsudvidelse på strækningen Horsens- Skanderborg-Aarhus kan, med baggrund i det øgede passagergrundlaget, være mere samfundsøkonomisk end valget af linjeføringen Horsens – Hovedgård – Aarhus, når der tages hensyn til både anlægs- og driftsøkonomi. (Dette fremgår i øvrigt til dels af Togfonden DK side 65 tabel 13).

Ved en kapacitetsforøgelse på strækningen Horsens-Skanderborg-Aarhus med 2 ekstra spor, kan der etableres gennemgående tog mellem Horsens-Aarhus og samtidigt Skanderborg – Aarhus.

I analysen af rejsetider på strækningen Horsens-Hovedgaard-Hasselager-Aarhus er der oplyst en rejsetidsbesparelse i forhold til den eksisterende linjeføring på 6 min. og i forhold til linjeføringen Horsens-Skanderborg-Aarhus via en ny strækning A9 er tidsbesparelsen 3 min.

Kombineres Horsens - Skanderborg – Aarhus med strækning A7 og A9 er rejsetidsbesparelsen ved superlyntog via disse strækninger 6,2 min. (Samme rejsetidsbesparelse som strækningen Hovedgaard – Hasselager). (Togfonden side 63, tabel 12). Timemodellen er altså mulig ved linjeføringen Horsens-Skanderborg-Aarhus.

DSB's køreplaner er udarbejdet efter et køretidstillæg på ca. 19 %, hvor verdensorganisationen for togoperatører, UIC opererer med 5 %. Da der løbende sker teknologiforbedringer, og henset til at etablering af Strækningen Hovedgård-Hasselager først er planlagt til etablering 2022 eller senere, vil det være forsvarligt at anvende det reducerede køretidstillægget på 5 %.

Ved at reducere køretidstillægget kan rejsetiden forkortes og overholdelse af timemodellen er ikke kun afhængig af linjeføringernes længde, og der kan gives mulighed for et ekstra stop.

Ved at bevare Skanderborg som trafikknudepunkt beholdes den direkte forbindelse til Superlyntogene for rejsende fra Skjern – Herning - Silkeborg. Desuden kan superlyntogene gøres tilgængelige for bilister i midt- og Østjylland til gavn for hele regionen. Dermed samles infrastrukturen i en trafikkorridor langs E45 med respekt for de uberørte naturværdier i landet og faunaen lider mindst skade.

3. Opsplætning af lokalsamfund og bymiljø

En linjeføring, som skitseret øst om Solbjerg (Astrup-linjen), vil betyde en gennemgribende opsplætning/spaltning af lokalområdet, hvor Ravnholt, Tiset og Astrup bliver afskåret fra Solbjerg by, som er knudepunktet for disse landsbyer syd for Aarhus. Højhastighedstoget bringer omvendt ingen værdi til området, da der ikke er skitseret planer om, at tog kan stoppe i området, og der samtidig er en ringe dækning med kollektiv trafik mod Aarhus og Horsens.

Landsbyudvikling bremses op

Vi frygter, at en anlæggelse af især linjeføringen øst om Solbjerg (Astrup-linjen) vil betyde, at en landsby under udvikling bremses hårdt op. Solbjerg har haft en god udvikling i de seneste år, hvor der har været en stigning på 1.000 indbyggere over de sidste 10 år. Pr. 1. januar 2012 var der 4.998 indbyggere i Solbjerg. Forventningerne var, at byen i løbet af få år var vokset til ca. 6.000 indbyggere eller mere. Med planerne om lyntog gennem området er udviklingen bremses op og byens udvidelsesmuligheder vil blive yderligere reduceret med en linjeføring øst om byen. Linjeføringen er planlagt tæt op af Solbjergs bygrænse og afskærer den naturlige udvikling af Solbjerg by i forlængelse af Hasselvangen, Solbjerg Hedevej og Møddebro Parkvej. Andre udviklingsmuligheder rundt om Solbjerg er

begrænset af naturlige årsager - mod vest af Solbjerg sø, mod syd af Astrup mose og af kommunegrænsen mod Skanderborg samt mod nord af et skovrejsningsprojekt, som er planlagt til beskyttelse af drikkevandsforsyningen.

Støj- og vibrationsgener

Det vurderes, at et højhastighedstog tæt på boligområdet vil have stor negativ indvirkning på lokalbefolkningen i området, som bliver nærmeste nabo til et højhastighedstog med de indgribende støj- og vibrationsgener ved tog i høj fart og forhindringer, som et sådan anlæg giver. Der må samtidig forudses en del støj- og færdselsmæssige gener for nybyggeriområdet på Møddebro Parkvej, Pilevangen og Solbjerg Hedevej samt for de mindre landsbyer i området: Astrup, Tiset og Ravnholt.

Opspaltning og splittelse

Vi frygter, at mange af de mindre veje mellem landsbyerne bliver lukket for gennemkørsel, således at lokale beboere bliver afskåret fra at køre ind til deres hovedby Solbjerg eller får vanskeligere ved at komme fra en mindre landsby til en anden. Derved bliver sammenhængskraften i både landsbyerne såvel som til Solbjerg forstyrret og udfordret. Derfor opfordrer vi til, at man nøje undersøger og tydeliggør, hvilke veje der vil blive lukket, og hvordan vil man løse den problematik i lokalområdet - gerne med en angivelse af, hvorledes tilkørselsforholdene vil løses fremadrettet. Specielt de ældre og svage, som i dag bor i de mindre landsbyer, vil blive hårdt ramt. Disse personer bliver stillet endnu dårligere, hvis de bliver afskåret fra Solbjerg by og adgangen til fællesskab og social kontakt bliver forringet.

Solbjerg området er meget ringe forsynet med sikre cykelstier til de mindre byer, derfor frygter vi, at de normale skoleveje bliver udfordret. Vi frygter, at færdsel på cykel bliver endnu mere udfordrende, hvis linjeføringen resulterer i lukning af en række mindre veje, hvor det ikke kan forventes, at der laves bro/tunnelsystemer og at trafikken øges betragteligt på de bro/tunnelsystemer, der udformes som følge af ny linjeføring gennem området.

Opspaltning af byen vil have stor indflydelse på de fem omkringliggende kirker: Astrup, Tulstrup, Hvilsted, Tiset og Vitved Sogn. Linjeføringen vil betyde en spaltning af sognene på tværs af sognegrænser – specielt i Astrup, Tiset og Hvilsted sogne, hvor vi frygter, at banen vil begrænse tilkørselsforholdene til kirkerne, som igen vil ramme den ældre del af beboerne hårdt.

Med ovenstående in mente anbefaler vi, at man grundigt undersøger indflydelsen på lokalbefolkningen i Solbjerg og de mindre landsbyer (Ravnholt, Tiset, Astrup, Onsted, Hvilsted m.m.), samt arbejde for at minimere støj- og vibrationsgener mest muligt, som uvægerligt vil opstå ved et banelegeme tæt på bebyggelse i og omkring Solbjerg.

4. Tidshorisont for de berørte områder - Stavnsbinding

Vi er bekymrede for tidshorisonten i Togfondens udmøntning i vores område. Området kan se frem til en meget lang ventetid og stavnsbinding, da linjeføringen først er sat til afklaring i 2022/2024. Et vigtigt spørgsmål i denne sammenhæng er også, hvor tæt på, at man vil tillade eksisterende boliger at ligge i forhold til linjeføringen. Vores frygt er, at priserne på områdets boliger vil falde drastisk i pris i forbindelse med et banelegeme, som nærmeste nabo.

Vi anbefaler, at afgørelsen træffes så hurtigt som muligt og tidligere end aftalt, især da den udskudte beslutning berører mange personer mht. mobilitet, mentalt og økonomisk. På baggrund af den udskudte beslutning oplever områdets jordbrugere store uafklarede investeringsforhold, som kan hæmme den fortsatte udvikling og drift.

5. Erhvervsinteresser

Planlægning af en linjeføring gennem området vil få gennemgribende konsekvenser for flere erhvervslandmænd i området. Linjeføringen spalter deres jorde og vil betyde store omveje for at kunne passe markerne samt give problemer omkring ha jord i forhold til dyrehold. Det vil betyde mistet indtjening lokalt og nationalt.

Som nævnt under afsnit 4 vil den udskudte beslutning medføre at områdets jordbrugere har stor usikkerhed og uafklarede investeringsforhold, som kan hæmme den fortsatte udvikling og drift

Vi er desuden bekymrede for de lokale landmænds fremtid og indtjeningsmuligheder, som bliver berørt af linjeføringen. Vi anbefaler derfor, at de ovennævnte erhvervsinteresser samt fremtidsudsigter for disse bedrifter bliver grundigt undersøgt ved VVM-undersøgelsen for at klarlægge problematikker ved linjeføring gennem området. Vi anbefaler ligeledes, at der bliver arbejdet for at løse problematikkerne for disse landmænd, og at disse bliver kompenseret behørigt for eventuelle tab som følge af større omkostninger m.m.

6. Miljø

6.1 Solbjerg Sø

Stilling-Solbjerg Sø er en 3,7 km² stor langsø, som forbinder Stilling og Solbjerg. På en 7 km lang strækning mellem Solbjerg og Stilling udfylder søen en dyb tunneldal, der fortsætter nord om Skanderborg. Søbassinet har i den vestlige ende mod Stilling stejle sider og en bund med tærskler samt huller ned til 18 m dybde. En stor del af søens omgivelser er dyrkede bakker og enkelte mindre skove.

Søen er et yndet udflugtssted, da den ligger fredeligt og idyllisk. Det betyder, at der foregår både fiskeri, vandsport og badning ved søen, som ikke er forurenede. Der er en § 3 fredning af sø og mose på søens sydlige side ved Solbjerg. Vi vil derfor anbefale, at naturlivet og forholdene omkring søen grundigt undersøges ved VVM-undersøgelsen.

6.2 Astrup mosen

Astrup Mose er et særdeles rigt naturområde med op til 89 forskellige fuglearter (jf. DOF's database), og ifølge rapporten "Fuglelokaliteterne i Århus Amt, Bind 3" fra Dansk Ornitologisk Selskab er der tale om et rekreativt område, der udnyttes til jagt og lystfiskeri og et område, der har beskyttelsesbehov i forhold til fuglenes yngleperioder.

Astrup mose er et yndet naturområde med både eng og mose, hvor både jægere, fiskere og fritidsinteresserede kan gå på oplevelse i naturen. Der afholdes hvert år fiskekonkurrence ved mosen. Der er en bred og markant § 3 fredning af mose og eng på området omkring hele Astrup Mose, jf. dette kort fra Aarhus Kommune:

<http://webgis.aarhus.dk/naturkvalitetsplan/kort.htm>.

Vi frygter, at støj- og vibrationspåvirkning fra højhastighedstogene vil belaste dyrelivet omkring Astrup Mose. Derfor anbefaler vi en nøje undersøgelse og vurdering af støjgenerne (alm. og lavfrekvent) i Astrup Mose, herunder bl.a. konsekvenserne for dyre- og fugleliv samt en vurdering af, hvilke konsekvenser anlægget har for den vilde flora- og fauna (f.eks. flagermus beskyttet af EU's habitatdirektiv), forskellige naturtyper (bl.a. § 3 områder) og støjniveauet i Astrup Mose?

Anlægget af højhastighedsbanen vil kræve en broforbindelse eller et større banedige for en nord-syd passage over Astrup mose med de anlægsmæssige og miljømæssige problemer, dette vil indebære.

Vi anbefaler desuden en grundig undersøgelse af fredninger og indflydelser på naturen ved Astrup mose i VVM-undersøgelsen.

6.3 Løvfrøen og andre truede dyrearter/flora og fauna

Der er tre vandhuller på strækningen på den planlagte jernbanestrækning, hvor man kan lytte til løvfrøen, som er Danmarks eneste springfrø. Løvfrøen er totalfredet og beskyttet ifølge Habitatdirektivets bilag IV og Bernkonventionens liste II.

De fleste af de vandhuller, hvor den yngler, er beskyttede efter § 3 i naturbeskyttelsesloven. Løvfrøen er listet som opmærksomhedskrævende på den danske gulliste 1997. I Danmark findes løvfrøen få steder. Et af områderne er omegnen af Århus og derfra sydpå ned mod Odder. Der er observeret løvfrøer i Astrup jf. fugleognatur.dk den 21. maj 2012. Se fund her: <http://www.fugleognatur.dk/lokalitetintro.aspx?ID=31205>. Der er desuden observeret løvfrøer i Astrup v. hjørnet af Mustrupvej/Østergårdsvej, Ravnholt og Sønderskov (Syd for Tranbjerg).

Der er observeret flagermus i en større radius omkring Astrup, Tiset, Onsted og Hvilsted kirke. Der er desuden observeret ugler i området omkring Astrup kirke.

Vi mener derfor, at der er belæg for grundigt at undersøge de fremtidige forhold for løvfrøen, uglen og flagermusen i området samt inddrage analyser af udbredelse og forholdene for disse sjældne dyr og padder ved anlæggelse af et højhastighedspor.

Iflg. naturkvalitetsplan er der ynglende "spidssnudet frø" (sjældent forekommende) i Testrup Mose. Det er ikke undersøgt, om den forefindes i andre vandhuller i området. Det anbefales, at det undersøges nærmere, om spidssnudet frø lever i Astrup mose og omkringliggende vandhuller.

6.4 Kronstyr og andet råvildt

Der har igennem en lang årrække været en større bestand af kronstyr og råvildt omkring Solbjerg (østsiden af byen ud mod landsbyen Onsted) på ca. 58 stykker kronstyr, der nyder godt af det grønne og rekreative område omkring byen. Hvis kronstyrbestanden bliver forstyrret og holdt tilbage/spærret inde af en linjeføring uden faunapassage, som den netop skitserede linjeføring lægger op til ved den østlige linjeføring omkring Solbjerg, må det nødvendigvis have indvirkning på dyrenes trivsel. Her vil man således ikke være i stand til at tage vare på, bibeholde ej heller udbygge en bestand, da en indespærring reelt vil isolere kronstyret. Herved kommer bestanden til at mangle genetisk varians på sigt, og bestanden kan i sidste ende uddø.

Bestanden i Østjylland er i forvejen sparsom og koncentreret kun om et par områder. Bestanden bør snarere beskyttes for at forhindre, at bestanden yderligere reduceres. Eftersom Naturstyrelsen ønsker biodiversitet og værner om naturpleje f.eks. i form af områder udlagt til jagt og rekreativ interesse, anbefales det at belyse dette forhold i VVM-undersøgelsen.

6.5 Skovrejsning nord/nordvest for Solbjerg – Naturreservat omkring Solbjerg

Skov- og Naturstyrelsen har opkøbt ca. 80 ha landsbrugsjord og målsætningen for skovplantning i området er 315 ha, som skal beplantes med skov i bestræbelserne på at beskytte en række drikkevandsboringer.

Vi er bekymrede for, at det rekreative område omkring Solbjerg bliver ødelagt, hvis toget skal køre gennem disse skovrejsningsprojekter. Vi vil derfor gerne anbefale, at forholdene omkring og konsekvenserne for skovrejsningsprojektet bliver belyst ved VVM-undersøgelsen

6.6 Elektromagnetiske felter

Vi vil gerne have en undersøgelse af påvirkningerne på miljøet i forhold til elektromagnetisme, når henholdsvis elektrificeringen og hastighedsopgraderingen er gennemført for den valgte linjeføring til gennemførelse af Timemodellen.

7. Kulturinteresser

7.1 Kulturinteresser omkring Astrup og Tiset kirke

Astrup kirke er en gammel romansk kirke, som er anlagt i området omkring 1200-tallet. Både skib og kor er fra den romanske periode. Astrup kirkes fremtoning er i dag som en middelalderlig kirke, der er gennemrestaureret i 1500-tallet og igen i 1780, hvor der blev bygget tårn og våbenhus på.

Tiset kirke består af et romansk kor og skib fra slutningen af 1100-tallet. Tårn og våbenhus, der er bygget til omkring år 1500, er i gotisk stil. Kirken er blevet gennemrestaureret i 1973.

Den fredede præstegård i Astrup er bygget i årene omkring 1780 og fremstår som et stolt eksemplar på hovedhuse fra denne tid med synlige bindingsværk. Både kirke, præstegård og præstegårdshave er beskyttet af en Exnerfredning af 1952, som har til formål at sikre kirkens synlighed i landskabet. Tiset kirke er ligeledes beskyttet af Exnerfredning af 1952.

Vi vil gerne anbefale, at indvirkninger på begge kirkebeskyttelseszone undersøges ved VVM-undersøgelsen, og at det klarlægges, hvorledes banelegemet forholder sig til indsigtslinjen til hhv. Astrup og Tiset kirke.

7.2 Kulturinteresser ved Trælborg og Rantzausgave

I Tiset sogn sydvest for Aarhus på Ingerslev Mark forefindes relikter af jernalderborgen Trælborg. Moesgård Museum har foretaget en arkæologisk undersøgelse af borgpladsen, hvor resultaterne er blevet offentliggjort i 1993 i tidsskriftet Skalk. Ved Moesgård Museums undersøgelse blev der afsløret en 165 meter lang voldgrav. Eftersom Trælborg endnu ikke er udgravet til fulde, er der grund til at tro, at der også vil være fortidsminder inden for et ikke nærmere defineret, større areal omkring jernalderborgen. En del af borgen kan formodes at befinde sig under markernes overflader. Hvis der i forbindelse med anlægsarbejder findes fortidsminder, er ethvert fortidsminde i princippet sikret og fredet via lovgivning, og må derfor ikke jævnes med jorden. Kulturstyrelsen skal hermed kontaktes samt det lokale museum – i dette tilfælde Moesgaard Museum, som bør gives mulighed for at foretage yderligere undersøgelser, inden anlægsarbejdet igangsættes. Dette for at sikre, at ingen fortidsminder går tabt. Da Trælborg er et fortidsminde, der har kulturhistorisk særpræg for området, bør dette område grundig analyseres i VVM-undersøgelsen, da den planlagte linjeføring må formodes at blive anlagt tæt ved dette fortidsminde.

Rantzausgave er en mindre herregård fra 1605 med middelalderlige aner. I 1700-tallet var den sædegård for adelsslægten Rodsteen. Den ligger ca. 15 km syd for Århus og ca. 4 km syd for Solbjerg tæt på de to små landsbyer Onsted og Hvilsted. I dag fremstår herregården som et naturligt midtpunkt mellem landsbyerne Onsted og Hvilsted, og er et samlingssted for gå- og løbeture i området. Samtidig danner den et pittoresk varetegn, som indrammer landskabet omkring stedet grundet dets placering på et højdedrag. Herregårdens smukke og historiske have strækker sig ned over den bakkekam, som linjeføringen øst om Solbjerg efter planen skal gå igennem. Med linjeføringen øst om Solbjerg og vest om Astrup Kirke (Astrup-linjen) vil dette område blive berørt. Vi anbefaler derfor, at man undersøger tabt herlighedsværdi for dette område i VVM-undersøgelsen.

Vi håber på, at byrådet tager ovennævnte problematikker med i deres overvejelser i idéhøringsfasen omkring den Nye bane Hovedgård – Hasselager, samt når den endelige afgørelse omkring linjeføringerne skal træffes.

Med venlig hilsen
SPOR-Jylland

Marianne Gasberg	tlf. 4141 1193	m.gasbjerg@gmail.com
Henrik Høholt Jensen	tlf. 4219 0041	hoholt@profibermail.dk
Jørgen Christensen	tlf. 2167 2422	jaachr@mail.dk
Arne Jensen	tlf. 2025 6504	jensenboegeskov@mail.dk
Karsten Stær	tlf. 4018 8708	karsten.staer@mail.dk
Charlotte Faarup	tlf. 2055 1398	charlottefaarup@hotmail.com
Anita Klint Lindholm	tlf. 2028 7770	anitaklindt@mail.dk

SPOR-Jylland arbejder for en mere visionær gennemførelse af Timemodellen i Jylland med fokus på befolkningens reelle behov i området omkring Aarhus. Vi arbejder på at påpege flere alternativer i debatten, som vi mener, kan give et bedre passagertal og en mere direkte forbindelse. Derudover arbejder vi specifikt på at afdække problematikkerne ved at anlægge nye skinner i området omkring Solbjerg (Hasselager – Hovedgård linjen).

Læs mere om vores arbejde på: www.sporjylland.dk