



## Indtryk fra Borgermøde 170815 vedrørende ny bane Hovedgaard-Hasselager.

### 1. Baggrund.

Borgermødet var arrangeret af Solbjerg Fællesråd i samarbejde med foreningen Spor Jylland med henblik på at få belyst, hvorledes Aarhus kommune stiller sig til projektet samt agter at varetage områdets interesser i forhold til staten/Banedanmark. Endvidere var formålet naturligvis at få lejlighed til at fremføre lokalområdets synspunkter overfor byrådets repræsentanter samt høre deres reaktioner herpå.

Forud for dette møde var som bekendt Borgermødet med Banedanmark 250615, hvor perspektivet var bredere og af mere teknisk karakter, herunder at elektrificering af banedriften er et væsentlig grundlag for fremtidens togdrift i Danmark.

Til panelet havde Rådmand for teknik og miljø Kristian Würtz, Socialdemokratiet (KW) og byrådsmedlem Hans Skou, Venstre (HS) accepteret invitation. Herudover deltog fra kommunen chef for Center for byudvikling og mobilitet Bente Lykke Sørensen.

Ordstyrer var Formand for Solbjerg Fællesråd Brian Jonassen (BJ).

Der kunne konstateres overvældende interesse fra lokalområdet, idet skolens festsal/aula var fyldt til sidste plads med mere end 200 deltagere.

### 2. Oplæg ved Kristian Würtz.

Mødet blev efter velkomst ved BJ åbnet med et oplæg ved KW, omfattende blandt andet:

- Samarbejdet mellem kommunen og Fællesrådet er et godt dialogpunkt både aktuelt og fremadrettet – også i denne sag.
- Aarhus har mange forcer med stor tilflytning og nye virksomheder, men infrastruktur og rejsetider er ikke gode nok – der er i de senere år ikke investeret nok, uanset om det drejer sig om baner eller veje.
- Timemodellen er ønsket af Aarhus og andre store byer, men Byrådet har ikke forholdt sig til, hvordan den konkret realiseres – herunder linjeføringen Hovegaard-Hasselager.
- Borgere, natur og miljø vil blive berørt, og især tidshorisont samt usikkerhed om finansieringen er et kæmpeproblem, som regeringen må forholde sig til.
- Kommunens høringssvar (som foreligger i foreløbig form) behandles af Byrådet i september, hvor der er mulighed for at blive hørt i Teknisk udvalg.

HS bemærkede med henvisning til samarbejdet med Spor Jylland om en 10-dages forespørgsel i Byrådet, at Venstre ikke for nuværende på nationalt plan har "købt" planen – især ikke finansieringen.

### 3. Sammenfatning af væsentlige temaer.

De for de fremmødte væsentligste temaer dukkede uanset dagsordenen op gentagne gange i løbet af mødet. Det er derfor her forsøgt at sammenfatte synspunkter, spørgsmål og svar efter temaer.

#### 3.1 Vand, natur og miljø.

Linjeføringsforslagene berører samlet set Astrup mose, vandindvindingsområdet ved Tiset samt Solbjerg sø.



- 3.1.1 Astrup mose er et fredet, naturskønt, lavtliggende og blødbundet område. En bane her vil formentlig skulle føres over en bro eller dæmning.
- 3.1.2 Vandindvindingsområdet ved Tiset leverer 10% af Aarhus' drikkevand og beskyttes af en igangværende skovrejsning, som er en af de største i Danmark.

En bane her vil være problematisk og risikabel både med hensyn til anlæg og drift. Af hensyn til hældningskoefficienter vil der skulle graves dybt i bakken, hvor vandlagene ligger højt og kun er beskyttede af et tyndt lerlag.

Fra salen blev der refereret til et tidligere Svensk anlægsarbejde, hvor tilsvarende forhold gjorde arbejdet kostbart og langvarigt. Ligeledes blev der peget på, at arbejde med nødvendige membraner måske ikke er så ligetil. Flere mente, at Banedanmark måske ikke har den fornødne tekniske indsigt.

Banevedligeholdelse med pesticider, bremsesøv, fare for udslip m.v. udgør en risiko for drikkevandsreservoiret.

For området gælder "stakkevis" af kommunale miljømæssige pålæg og krav. Disse bør også være gældende for staten/Banedanmark.

Som kuriosum blev det nævnt, at et ønske om letbane til Solbjerg tidligere er blevet afvist netop med henvisning til beskyttelse af drikkevandet.

- 3.1.3 Solbjerg sø er ligeledes et naturskønt område med fredninger. En deltager mente, at en bro over søen vil være en skændsel. I området kan man i forvejen høre togene på den eksisterende bane til Skanderborg.

*KW var enig i, at 10% af vandforsyningen er vigtig for kommunen/Aarhus Vand og kræver beskyttelse. KW vil bede om at få det undersøgt i VVM-arbejdet. Problematikken med pesticider i forhold til Banedanmark er den samme som med andre lodsejere, hvor der indgås aftaler om at undlade brug af pesticider.*

*KW mente ikke at have den tekniske indsigt med hensyn til anlægsudfordringerne men vil sørge for, at de sammen med de øvrige punkter bemærkes i kommunens høringssvar. KW var i øvrigt enig i, at kommunale krav og pålæg også skal gælde for staten og mente, at VVM-udkastet allerede forlanger dette.*

### 3.2 By, borgere og lokalsamfund.

- 3.2.1 Solbjerg er afgrænset af Astrup mose mod syd, søen mod vest og vandindvindingsområdet/skovrejsningen mod nord. Den østlige linjeføring vil afgrænse mod øst, således at byen indkapsles helt, og al byudvikling og vækst går i stå.
- 3.2.2 I områderne langs linjeføringerne vil boligudvikling og bolighandel gå i stå, hvilket allerede er tilfældet i Møddebroparken, hvor 220 grunde ikke kan sælges.  
  
De berørte borgere bliver stavnsbundne/retsløse, indtil der sker en endelig afklaring – altså i 10 år eller mere. Dette er helt uholdbart, og vi forventer at kommunen støtter os i forhold til dette problem.
- 3.2.3 Den østlige linjeføring vil adskille Solbjerg og Astrup, ligesom lokalsamfundene omkring landsbyerne Tiset, Ravnholt mfl. bliver opdelt.
- 3.2.4 En lang række erhvervslandbrug får opdelt deres marker med mindsket effektivitet, besværlig maskintransport m.v. til følge.



- 3.2.5 Der er stor bekymring vedrørende de gener, banen vil medføre - visuelt såvel som fra støj og vibrationer. Også spærring/omlægning af vejnettet, især de mindre veje og stier giver anledning til bekymring.

*KW var enig i stavnsbindingsproblematikken. Afklaringen bør ligge langt tidligere, men behovet for at spare rejsetid og dermed nye baneanlæg vil bestå.*

### 3.3 Timemodellen og linjeføringsforslagene.

- 3.3.1 Der blev sat spørgsmålstegn ved, om Timemodellen er en holdbar løsning. Kan målet om 60% flere passagerer, som er forudsætning for indkøb af nye tog, opfyldes?  
Holder finansieringen - oliepriserne er faldet drastisk?  
Bliver planerne overhovedet til noget?  
Er nogle få sparede rejseminutter så vigtige?  
Kan modellen konkurrere med Buslinje 888, som er langt billigere?

- 3.3.2 Under alle omstændigheder har modellen i sin pt. skitserede form ingen værdi for det sydlige Aarhus, idet Skanderborg ikke kommer til at give direkte adgang til højhastighedstogene og den kollektive trafik til Aarhus er under al kritik. Der vil ikke være parkeringsmuligheder nok i det centrale Aarhus.

- 3.3.3 Opfattelsen er, at linjerne allerede er lagt, hvilket er helt galt. Inden der spildes penge på en omfattende og kostbar VVM-undersøgelse, bør det konstateres om baneanlæg gennem Astrup mose og reservoiret ved Tiset overhovedet er teknisk/økonomisk muligt.

Endvidere bør alternative linjeføringer overvejes nu, således at disse kan komme med i VVM-undersøgelsen.

*KW lovede at tage dette punkt med hjem og sørge for, at der bliver set på det.*

*HS bemærkede, at det er vigtigt, at vi tager fat i de partier, der vil tale forandringer – dvs. V og DF.*

- 3.3.4 Hvordan vil man få 60% flere passagerer ind til Aarhus H?  
Busser er der jo ikke, og politikerne ønsker bilerne ud af byen.

### 3.4 Visionære alternativer.

Fra mange deltagere blev der peget på en række alternativer:

- 3.4.1 Bevarelse af Skanderborg som knudepunkt for højhastighedstogene samt forbindelse til Silkeborg og det øvrige Midt- og Vestjylland, og dermed oprettholde et passagergrundlag på 4.9 mio. passagerer ifølge Togfondens egen tal.

*KW pointerede, at Skanderborg fortsat er "på nettet" – bare ikke med Superlyntog.*

- 3.4.2 Linjeføring i den eksisterende trafikkorridor langs E45.

- 3.4.3 Billigere udretninger af den eksisterende bane.

- 3.4.4 Etablering af en ny banegård vest for Aarhus med mulighed for at spare mange flere minutter end det aktuelle forslag og langt bedre muligheder for adgang og parkering.



Kan finansieres ved at undlade Hovedgård-Hasselagerbanen samt ombygningerne af Aarhus H.

*KW mener ikke, at det giver mening at tale om en banegård ved motorvejen. Det vil være en dårlig idé – også trafikalt. Aarhus H ligger godt mht. befolkningsudvikling og planlagt kollektiv trafik.*

*KW vil ikke fremføre et forslag om en vestbanegård ("det er et fatamorgana"). Han (og hans parti) vil bevare Aarhus H.*

*HS mente, at pendlertog til en vestbanegård kunne være en mulighed men turde ikke tage stilling til vestbanegården nu.*

3.4.5 Letbanebetjening mellem en ny vestbanegård og Aarhus H, hvor Aarhus H ville blive et fint letbaneknudepunkt..

3.4.6 Der blev spurgt til, hvad kommunen vil med terminalerne i Hasselager og Brabrand.

*KW oplyste, at terminalerne hænger sammen med letbane og øvrig kollektiv trafik. Det er ikke tanken at superlyntogene skal standse der – Superlyntog kan kun have få stop.*

3.5 Politik, ansvar og forventninger.

3.5.1 Timemodellen er ganske vist startet af Banedanmark, men det er ikke acceptabelt for borgerne, at "aben" kastes frem og tilbage mellem stat og kommune.

Banedanmark oplyste på mødet 250615, at vi skal have lokale politikere og embedsværket "på banen", hvis den skitserede løsning skal påvirkes.

Vi forventer derfor af vore lokalpolitikere, at de uanset egne holdninger lytter til os, støtter os og fører vores sag.

*KW ville ikke tage ansvar for Banedanmarks oplæg men noterer bekymringerne. KW fastholdt, at han vil Timemodellen, men kommunen ønsker, at der i VVM også ses på strækningen Hasselager-Aarhus H.*

*HS vil gerne "køre vores sag" og opfordrede til at vi bruger de partier, der står uden for forliget.*

3.5.2 Aarhus-politikerne svigter os ved at klynge sig til Aarhus H som knudepunkt. Det kan vi ikke bruge, hvorimod Skanderborg eller en vestbanegård ville være brugbare knudepunkter.

3.5.3 Embedsværket bør holdes fast på at sikre gode og forsvarlige løsninger; ikke bare løbe efter politiske visioner.

*KW medgav, at den lokale trafik ikke er god nok. Det er ikke let – både busser og letbane er en svær kamp. Kommunens visioner er E45, letbanen og busserne.*

*HS mindede om, at Venstre ikke er med i forliget om Togfonden og ikke rigide mht. Timemodellen. Venstre går ind for E45 udvidelsen*

3.6 Øvrige emner.

3.6.1 Buslinje 20 er netop blevet forringet.



*KW erkendte at busnettet har huller. Linje 20 kommer som følge af argumenter og underskriftsindsamling med i kommende drøftelser.*

- 3.6.2 Kommunens VVM-udkast refererer et vindmølleområde syd for Solbjerg. Blev det ikke forkastet?

*KW oplyste, at vindmølleområdet er udlagt, derfor skal kommunen gøre opmærksom på det.*

#### 4. Afslutning.

KW sluttede af med at konstatere, at sydbyen ikke skal udelukkes fra vækst. Man går fra kommunens side ind for Timemodellen, men kan ikke bestemme linjeføringen.

Togstationer skal ligge, hvor der er folk, og man arbejder for at få flere P-pladser i periferien.

Synspunkterne fra borgermødet vil blive brugt i kommunens høringssvar, således at grundlaget bliver bedst muligt.

HS takkede for de mange input til VVM-arbejdet og fandt det især vigtigt at undgå lang stavnsbinding.

BJ takkede for fremmødet, som rykker os tættere sammen i 8355 Solbjerg, og for KW's, HS's og Bente Lykke Sørensens deltagelse.

Ref. Karsten Stær  
170815