

Indtryk fra BaneDK mødet i Hasselager 15-03-2016.

Orientering fra Banedanmark.

Man har taget høringssvarene alvorligt og på den baggrund flyttet de oprindelige linjer længere væk fra Solbjerg.

Centerlinjen er helt klart en seriøs mulighed, som BaneDK har tilføjet - angiveligt med baggrund i høringssvar samt muligheden for placering i den eksisterende transportkorridor.

Station/trinbrædt tænkes placeret på det flade stykke ved søen.

Der regnes pr. time med 1 højhastighedstog og 1 regionaltog hver vej. Kun regionaltoget standser i Solbjerg, hvor der forventes 500 daglige passagerer.

Der var anført tidsbesparelser på 25 minutter til Horsens og 30 minutter til Aarhus (det kan nu ikke passe).

VVM-undersøgelserne vedr. naturen går 300 m ud fra linjerne.

BaneDK kan i grundvandsområder helt undlade brug af pesticider.

Der blev talt meget om muligheder for erstatning og fremrykket ekspropriation. Der var ikke noget nyt, men det blev slået helt fast, at man kun kan få erstatning, hvis ens ejendom er fysisk berørt. Man får ikke erstatning, hvis linjen f.eks. anlægges 2 m fra hækken. Der kan dog blive tale om støjbeskyttelsesforanstaltninger.

VVM-undersøgelsen forventes klar til høring/borgermøder ved årsskiftet 16/17. Høringer medfører normalt, at der sker ændringer.

BaneDK afleverer beslutningsgrundlag i 2017, og politisk beslutning om linjeføring forventes i 2018.

Spørgerunde.

Ingen høringssvar har foreslået centerlinjen, og ingen her ønsker den. Solbjerg er helt uforstående overfor forslaget om at lægge en linje gennem en by/tæt bebyggelse. Alle synes, det er en dårlig idé, der skader/ødelægger byen.

Man vil kunne høre togene, men ikke ret længe af gangen – de kører 250 km/t gennem Solbjerg (BaneDK-humor).

Regional- og højhastighedstog vil kunne "arbejde sammen" på linjen.

Med henvisning til stigningsgradienter og udviklingen vedr. godstrafik, skulle der ikke komme til at køre godstog på linjen (det lød nu ikke helt sikkert).

Banen skal formentlig ikke "løftes" mere end ½-1 meter langs søen.

Renovering af Skanderborglinjen er overvejet, men det er her svært at opnå høj hastighed, og der skal under alle omstændigheder tilføres skinnekapacitet.

VVM-undersøgelsens 0-løsning er også en reel mulighed.

Projektet er nøje afgrænset, så nye hovedbanegårde, "Samspil 2025" o.l. er ikke i scope.

Der koordineres med Aarhus kommune vedr. Bering-Bedervejen, men linjerne er endnu ikke i spil her.

Stavnsbinding for alle til 2018. Herefter "kun" de, der berøres af den valgte linje.

I forhold til erstatning er ombygninger på ens ejendom ok frem til anlægslovens vedtagelse.

BaneDK vil ikke gætte på, om 2018-beslutningen kan risikeres omgjort i 2024. Man vil heller ikke gætte på, hvornår anlægsarbejdet starter efter 2024, men det plejer at være umiddelbart.

Enkelte talte mod sø-linjen og spurgte, om restriktionerne ved søen også gælder for tog. Det gør de, men man kan få de nødvendige tilladelser, når der er behov.