

Til Partilederne og Folketingets Trafikudvalg + Aarhus Byråd Solbjerg d. 12-09-2024
Jyllandsposten har valgt at bringe et lille udsnit af mit debatindlæg – de har nok ikke haft plads –
"Betalingsring eller Jernbanen ud til E45". (Blå tekst)

<https://jyllands-posten.dk/jpaarhus/debat/breve/ECE17428084/betalingsring-eller-jernbanen-ud-til-e45/>

Ved kun at bringe en del af debatindlægget mistedes en del af pointerne om "jernbanen ud til E45", "Aarhus H" og "Letbanen". I får som ansvarlige politikere hele debatindlægget, så der bliver en sammenhæng også til overskriften.

Betalingsring eller jernbanen ud til E45

Den 7. august vedtog Aarhus Byråd en "grøn mobilitetsplan" for byen, så man forventer at nå de mål, der er sat for en co^2 reduktion i 2030. Planen strækker sig indtil 2034.

De ypperste mål i planen er at få benzin- og dieselbilerne ud af Aarhus midtby og få anlagt mere letbane. Byrådet mener at aarhusianerne skal bruge offentlig transport i form af letbane og busser, cykle eller gå for at nå midtbyen.

Det vil man gøre ved at lave en "fossil-bilfri midtby", så kun el-biler må køre ind i midtbyen. Dog er der visse korridorer, hvor benzin- og dieselbiler må køre ind til parkering. I første omgang bliver det indenfor "Allé-ringen".

Betalingsring:

Senere vil man lave en "betalingsring" – selvom det ord ikke er brugt en eneste gang i rapporten. Sporene fra København skræmmer nok. I rapporten betegnes det "roadpricing".
Betalingringen kommer nok til at være indenfor "Ringgaderne".

Der er visse forudsætninger, som skal være opfyldt, før den kan realiseres. Der skal lovgivning på plads, inden der kan laves en betalingsring. Der skal også ydes økonomisk støtte fra Folketinget inden projektet kan realiseres. Men disse ting har de nok klearret af med "kammeraterne" på Christiansborg.

14 dage efter at planen blev vedtaget, blev det meldt ud fra borgmesterens side, at der mangler 1,6 milliarder i kommunekassen i 2034. Så planen bliver nok reduceret ved de kommende evalueringsmøder på de forskellige områder, der er skitseret i planen.

Der er gennem de seneste årtier skåret meget ned på den offentlige trafik og især i yderområderne. Den kollektive trafik skal ifølge "mobilitetsplanen" støttes, men det er stort set indenfor bygrænsen ikke i yderområderne. (172)

Synspunktet om, at aarhusianerne skal bruge offentlig transport i form af letbane og busser, cykle eller gå for at nå midtbyen, gælder for mig at se, kun for folk, der bor indenfor Ringgaderne (ca. 88.000). Alle vi andre, der bor langt udenfor Ringgaderne, (ca. 208.000) er nødt til at have en bil.

Siden 2008 er priserne i den kollektive trafik steget med i snit 42 pct.

Hvem bliver "ramt" af disse restriktioner?

Folk der bor eller arbejder i området.

Håndværkere der skal arbejde i området.

Handlen i midtbyen. (Folk vælger midtbyen fra i forbindelse med handel)

Pensionisterne, handicappede og dårligt gående.

Turister. (Svært ved at komme på tværs af midtbyen)
Varelevering. (ikke mange lastbiler på el)
Togrejsende fra Aarhus H.

Letbane:

Nu vil man lave letbanens etape 2. Den skal gå fra "Spanien" over Banegårdspladsen, Parkallé, Rådhuspladsen, Vesteralle, Thorvaldsensgade og Viborgvej, Bispehaven og Gjellerup for at ende i Brabrand. To andre afsnit af letbanens etape 2 er "skrottet". Det var til Aarhus Ø og til Hinnerup. (65)

Første del af letbanen kom til at koste 4,2 mia. Heraf betalte "staten" 47%.

Kommunen vil nu afsætte 770 mio. i perioden 2024-2034 til letbanens anden del.

Region Midtjylland, som ejer den anden halvdel af letbaneselskabet, vil afsætte et lignende beløb.

Der er langt op til de ca. 5 mia., det må forventes at koste. Det bliver nok Christiansborg igen.

Ved første etape af letbanen indskrænkede man med 83.000 bustimer om året fra eksisterende busruter for at få letbanens budget til at hænge sammen. 68.000 timer kom fra "de gule busser" – bybusserne i Aarhus – og 15.000 timer kom fra "de blå busser" – regionalruterne.

Der blev indskrænket og nedlagt mange busruter, som ikke var i nærheden af letbanen. (P-111)

Forudsætningerne for økonomien til letbanens første del var, at den transporterede 9 millioner passagerer om året i 2030. I 2022 var man nået godt halvdelen med 5,5 millioner passagerer.

Planen siger nu på side 8: " ... ønsker forligsparterne fuld udnyttelse af letbanens etape 1, ved at foretage de nødvendige investeringer i nye tog, depotfaciliteter, infrastrukturopgraderinger og -vedligehold. Det vil muliggøre et passagergrundlag på 8-10 mio. passagerer."

Hvordan hænger det nu lige sammen – skaffer det flere passagerer?

VVM-undersøgelserne for letbanes etape 2, skal også omfatte muligheden for BRT-busser – el-busser, der kører i egen vognbane. (91)

Aarhus H:

Når man nu vil indføre betalingsring/ roadpricing, er det store problem Aarhus H,

Jeg ser det som meget svært at få så mange mennesker herind ved offentlig transport cykel og "gåben", selvom man vil lave et nyt cykelparkeringshus ved Aarhus H med op til 2000 cykelstativer.

Ifølge statistiske tal var der 8,3 millioner passagerer, der steg på togene i 2012 på Aarhus H. Ifølge beregninger i Togfonden med en ny jernbane fra Hovedgård til Hasselager, vil det give yderligere 4,8 millioner (60% oveni) passagerer om året, som skal ind i Aarhus midtby for at stige på toget. (Togfonden.dk side 89)

Synspunktet "offentlig transport, cykel og gang" gælder måske for folk, der bor indenfor Ringgaderne (ca. 88.000). Alle vi andre, der bor udenfor Ringgaderne, (ca. 208.000) skal have familie og venner til at transportere os ind til Aarhus H. Det er også umuligt at langtidsparkere i nærheden af Aarhus H. Mange folk tager i dag til Skanderborg for at langtidsparkere (gratis), og tage toget herfra.

Elektrificeringen:

Elektrificering af Fredericia - Aalborg, er i gang og adskillige jernbanebroer på strækningen er blevet

renoveret/hævet (85 broer) for at få de 8 m høje køremaster til at gå under dem.

Køremaster er på store dele af strækningerne sat op, men den største "knast" for Banedanmark ikke gået i gang med endnu – det er Aarhus H. På Aarhus H skal Banedanmark sænke sporerne, så køremasterne kan komme ind under Banegårdshallen og den tilstødende Bruuns Bro.

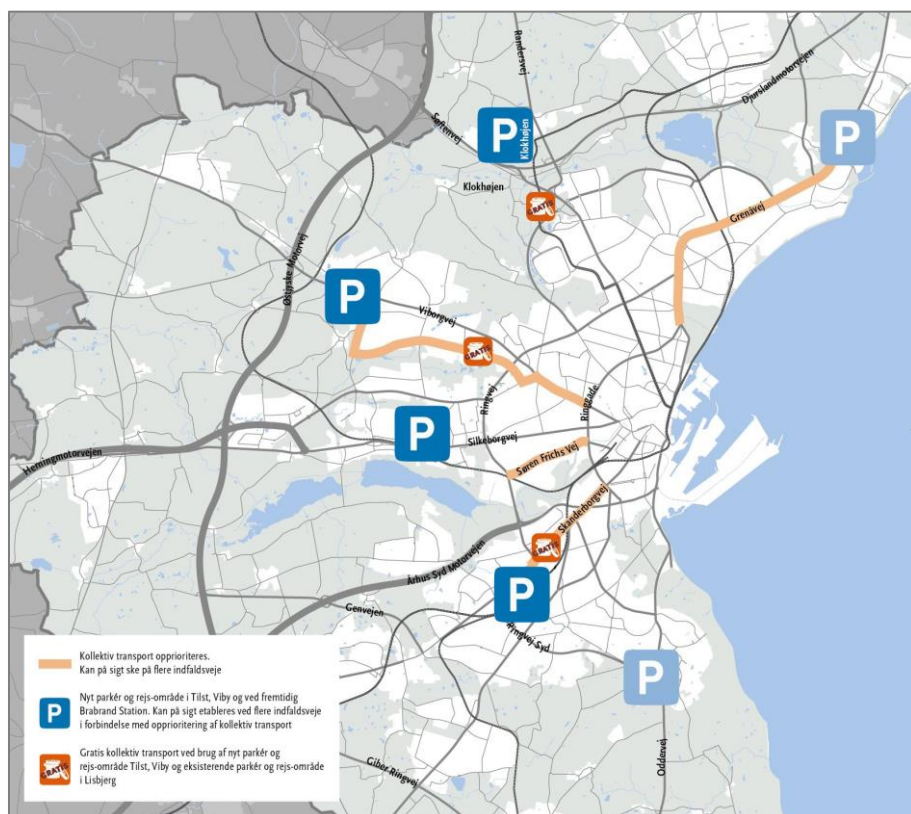
Desuden skal perronerne forlænges og en hel del skiftespor skal flyttes.

Aarhus H er også en såkaldt "sækbanegård", hvor togene skal vende 180 grader. Det vil sige, de skal køre videre ud ad samme spor, som de kom ind på. Modsat er de fleste andre banegårde "gennemkøringsstationer". Det tager et passagertog 8 minutter og et godstog mellem 45-60 minutter at vende i dag. Sideløbende med elektrificeringen er et nyt signalsystem under opbygning.

Er det ikke på tide, at der bliver et alternativ til Aarhus H udenfor byen? (176)

Parker og rejs – anlæg:

Nu planlægger man i første omgang at lave 4 store parker- og rejs-anlæg ved indfaldsvejene til Aarhus. Ved de tre af anlæggene vil der være gratis offentlig transport til Midtbyen i myldretiden med regelmæssige afgange.



med regelmæssige afgange.

Ved det fjerde planlagte anlæg på Silkeborgvej er denne mulighed for transport til midtbyen ikke til stede.

Som man skriver på side 35 i planen: "...i forbindelse med en ny Silkeborgbane og en station i Brabrand være oplagt at kunne stille bilen og forsætte i tog."

Politikerne regner med, at man vil benytte en kommende Brabrand Station på den planlagte Silkeborg jernbane. Togene kommer til at køre med to afgange i timen. Eller vil benytte "letbane 2" via Gjellerup og Bispehaven? Det tager "kun" ½ time hver vej til midtbyen.

Jeg tror, det er "ønsketænkning". Parkeringsforholdene vil blive på maksimalt 1000 pladser. (74)

Flyt dog dette parker- og rejs-anlæg ud til "Firkløveret" ved E45, hvor 90.000 biler dagligt passerer. Her er der mulighed for at lave betydeligt flere parkeringspladser.

Fra samtlige motorveje i Aarhus området til "Firkløveret" er der fra 0 til 6 kilometer.

Lav så mulighed for offentlig transport til midtbyen, som ved de tre andre parkeringsanlæg.

Trafikknudepunkt: "Firkløveret"

Den planlagte jernbanestrækning fra Aarhus til Silkeborg skal krydse ved "Firkløveret".
Et nyt service- og reparationsværksted for DSB's el-tog placeres ½ km. fra "Firkløveret".

Banedanmark er kommet med tre forslag (rød, grøn, blå) til en mulig linjeføring for den nye højhastighedsbane, der ifølge timeplanen skal bygges. Jørgen Christensen fra Tiset lidt syd for Aarhus er kommet med et alternativt forslag (orange) om at bygge en ny station vest for Aarhus, så man sparer den lange tur ind til centrum af Aarhus.



Kilde: JP 04-04-2018 (75)

Den eneste måde, socialdemokraterne og flertallet i Aarhus Byråd kan få politikken med "Mobilitetsplanen" og "bilerne ud af byen" til at hænge sammen på, er ved at lave en alternativ banegård ved Firkløveret, hvor E45 og Herning-motorvejen mødes.

Lad fjern- og højhastighedstogene standse her.

Lav en ny jernbanestrækning langs E45 på 12 km – den mest direkte linje nord-syd.

Lav så det store parkér og rejs-anlæg ved "Firkløveret".

Det vil være en fordel for alle østjyder, pendlerne til Aarhus, og folk der skal med toget f.eks. til København og Silkeborg. Det bliver en "gennemkøringsstation".

Det vil spare en rejsetid på 15½ minut i forhold til i dag, hvor alle togene skal ind til Aarhus H for at vende. Det er en 15 km kortere jernbane end i dag.

Beregningerne er lavet af Banedanmark. (82)

Synes du også, som 1.844 andre, at jernbanen skal ud langs E45 vest for Aarhus, så skriv under på:

<https://www.skrivunder.net/sporjyllanddk>

Hovedgård – Hasselager - banen:

Byrådet går også ind for at anlægge en ny jernbane fra Hovedgård og til Hasselager. Den sidste rest af aftalen: "Togfonden". Den nuværende SVM-regering siger: "Regeringen noterer sig, at der ikke længere er flertal bag forslaget om Togfonden." (Arbejdsgrundlag: side 25)

Ifølge beregninger i Togfonden vil der også være 4,3 millioner flere passagerer om året med den nuværende jernbane via Skanderborg i forhold til at lave en ny jernbane mellem Hovedgård-Hasselager. Mange folk tager i dag til Skanderborg for at langtidsparkere (gratis), og tage toget herfra. (82)

En ny Hovedgård-Hasselager jernbane bliver på ca. 23 km og sparrer 4½-5 minutter i rejsetid i forhold til den nuværende jernbane over Skanderborg og er kun 6 km kortere end denne.

I modsætning er en jernbane langs E45 på 12 km, der er 15 km kortere - sparrer 15½ minut i rejsetid.

Den nye planlagte jernbane Hovedgård-Hasselager løser ikke problemet med "sækbangården" og trængslen i Aarhus Midtby. Den øger tilstrømningen af biler til midtbyen. (176)

Øger CO² udslippet

En jernbanestrækning Hovedgård-Hasselager giver et samfundsøkonomisk underskud på 670 millioner kroner og øger CO²-udslippet med 48.550 tons i anlæg og drift indtil 2050. Disse beregninger er foretaget af fagbladet Ingeniøren og ikke tilbagevist ved en høring i Finansudvalget i Folketinget.

Er byrådet ved at lave en ny "havneplan"?

Med venlig hilsen
Jørgen Christensen,
Tisetvej 24,
8355 Solbjerg

(Indsendt til JP 03-09-2024 – dele af den er bragt d. 10-09-2024)

De (røde tal) henviser til min hjemmeside www.tisetweb.dk. Er der et (P-???) foran henviser det til "Henvendelse til politikerne". På hjemmesiden er der dokumentationer for mine påstande.

Den blå tekst er den der er bragt i Jyllandsposten d. 10-09-2024

<https://jyllands-posten.dk/jpaarhus/debat/breve/ECE17428084/betalingsring-eller-jernbanen-ud-til-e45/>

Link til hele artiklen:

https://www.tisetweb.dk/PDF/Betalingsring%20eller%20jernbanen%20ud%20til%20E45_12_09_24.pdf

Svar på min henvendelse:

Svar fra Morten Messerschmidt:
Kære Jørgen Christensen,

12-09-2024 12.20

Tak for din henvendelse og dit indlæg om Aarhus' mobilitetsplan og de mange problematikker omkring letbanen, betalingsringen og den manglende jernbaneforbindelse ud til E45. Det er utvivlsomt et komplekst emne, der berører en bred vifte af samfundsgrupper – fra pendlere til erhvervslivet – og som kræver en grundig politisk drøftelse.

Det er desværre ikke første gang, vi ser, at væsentlige elementer af en debatartikel bliver beskåret i medierne. Det er et udbredt problem, når nuancerne og sammenhængen forsvinder i en forkortet udgave. Derfor er det godt, at du har valgt at dele hele din analyse med politikerne.

Jeg hæfter mig især ved dine pointer om de udfordringer, som Aarhus' byplanlægning skaber for dem, der bor uden for Ringgaderne. Det virker åbenlyst, at mobilitetsplanen tilgodeser en lille del af byens indbyggere, mens den gør det markant sværere for de mange pendlere at bevæge sig ind og ud af midtbyen. At nedlægge busruter og erstatte dem med en letbane, som endnu ikke har vist sig levedygtig i forhold til passagergrundlaget, virker som en halv løsning på et meget stort problem.

Det samme gælder betalingsringen, der er blevet pakket ind i et andet ord – "roadpricing" – men som i praksis vil skabe de samme økonomiske og logistiske udfordringer, vi kender fra København. Samtidig har vi set de økonomiske problemer, Aarhus Kommune allerede står overfor, og det er tvivlsomt, om de nødvendige investeringer i offentlig transport vil blive prioriteret tilstrækkeligt, når man mangler 1,6 milliarder i kommunekassen i 2034.

Din tanke om en jernbaneforbindelse langs E45 virker som en mere fremtidssikret og realistisk løsning på den stigende trængsel i og omkring Aarhus, især når man sammenligner tidsbesparelsen og omkostningerne med alternativerne som Hovedgård-Hasselager linjen. Jeg håber, at dine henvendelser til politikerne vil blive taget alvorligt, og at vi ser en reel debat om alternativerne, herunder den foreslåede jernbaneforbindelse langs E45. Det er en diskussion, der skal tages nu, hvis vi skal sikre fremtidens trafikstruktur i Østjylland og samtidig tage hensyn til miljøet og økonomien.

Med venlig hilsen

Morten Messerschmidt,
MF - Medlem af Folketinget (DF)
Christiansborg
1240 København K
Morten.Messerschmidt@ft.dk