

DF ønsker heller ikke en jernbanen til Solbjerg.

Togfonden blev vedtaget som lov i 2014 af partierne Soc.Dem., SF, EL, Rad., og DF, og så længe det er lov, skal en til enhver tid siddende regering afsætte penge til lovgivningen på finansloven.

Det var en "kattede" som forligspartierne bag Togfonden lagde ind i lovgivningen, selvom de havde håbet på en anden finansiering via "oliepenge" fra Nordsøen.

Timeplanen med en times kørsel mellem de store byer i Danmark byggede på udretning af visse togstrækninger, elektrificering af jernbanen i Jylland, nybygning af visse nye togstrækninger, og hastighedsøgning, så togene kunne komme til at køre med en hastighed på visse strækninger mellem "storbyerne" på 250 km/tim. Timeplanen var en indbygget del af Togfonden.

En af disse strækninger med 250 km/tim er en projekteret strækning fra Hovedgård og til Hasselager på 23 km, hvor der skulle køres med den hastighed, som Togfonden skriver i debatoplægget i Idehøringsfacen: *"Derfor er strækningen en forudsætning for Timemodellen, der vil gøre det muligt at køre mellem Odense og Aarhus kun på en time."*

Strækningen er nu blevet VVM-undersøgt.

DSB har meldt ud, at de ikke vil købe el-tog, der vil kunne køre 250 km/tim, men kun 200 km/tim.

I "Trafikplan for den statslige jernbane 2012-2027" siges det:

"Regionaltrafikken i Østdanmark forventes nystruktureret og adskilt fra fjerntrafikken."

Timeplanen med en times kørsel mellem "storbyerne", kan ikke længere lade sig gøre.

Andre partier har nu sagt fra overfor visse dele af Togfonden.

Jeg tror også pendlerne er ligeglade med 6 min ekstra, hvis de kan regne med de tider, der står i togplanerne.

Politiske udtalelser fra Christiansborg:

DF har sagt, at de stiller sig tvivlende overfor en "ny jernbanebro over Vejle Fjord", som skulle sparre 8,5 minutter og koste 4,85 mia. og den var en indbygget del af Timeplanen.

Enhedslisten udtaler i en radioudsendelse om jernbanebroen over Vejle Fjord:

EL (Henning Hyllested) sagde i en radioudsendelse, at broen godt kunne undværes, hvis "minutterne kunne indhentes på anden måde".

I en mail korrespondance med en (Solbjerg-borger) udtaler DF's trafikordfører Kim Christiansen:

"Kære (Solbjerg-borger)

DF ønsker ikke en jernbane igennem Solbjerg. I forbindelse med at timemodellen ikke bliver til noget, er der heller ikke behov for at lave ny bane ved Århus. Skulle nogen alligevel ønske det, vil DF arbejde for en linieføring der ikke går gennem Solbjerg by."

Gået lidt på klingen af (Solbjerg-borger)

"Står dine udsagn på vegne af DF jvfr. ovenstående fortsat til troende?"

Jeg ser frem til at høre fra dig. På forhånd tak."

Svarer Kim Kristensen:

"Hej (Solbjerg-borger) Jeg går altså ikke sådan og skifter mening hele tiden.

Med venlig hilsen, Kim Christiansen MF, Trafikordfører for Dansk Folkeparti"

Trafikordføreren fra Venstre har udsendt følgende på Facebook efter et af mine læserbreve i JyllandsPosten om drikkevandet på den østlige linjeføring:

["Kristian Pihl Lorentzen](#) @Lars. Venstre er ikke med i aftalen om TOGFONDEN, fordi vi er meget skeptiske over for finansieringen, der fortsat ligger på bunden af Nordsøen... Vi vil have pengene i kassen, før de bruges... Derfor har vi i sagens natur ikke haft indflydelse på den planlagte nye linjeføring mellem Aarhus og Fyn. Men jeg kan garantere, at vi vil kæmpe for at drikkevandet ikke forurenes af dette projekt. God sommer."

Der er flere politikere, der ikke vil have den linjeføring.

Hvem er det så?

Det er udelukkende Banedanmark (BDK).

Hvordan det?

Hvis det var passagertallet BDK var interesseret i, ville man have ladet de nye højhastighedstog stoppe i Skanderborg og opsamle 4,3 millioner passager om året ifølge Togfonden.

Hvis det var rejsetiden BDK gerne ville have ned.

Så ville Banedanmark have undersøgt en linjeføring langs E45, hvor der kan spares 16 min. i forhold til de 6 min. man sparrer på en ny jernbane mellem Hovedgård og Hasselager.

Hvis det var for at sparre km for togene.

Så ville BDK også have undersøgt linjeføringen langs E45.

Her kunne spares 15 km i forhold til i dag, hvor alle tog skal ind omkring Aarhus H for at vende.

Hvad er det så Banedanmark vil med deres VVM-undersøgelse til 62,7 millioner af en banestrækning fra Hovedgård til Hasselager?

De vil have en udvidelse af kapaciteten på jernbanenettet.

Da togfonden blev vedtaget var disse nye jernbanestrækninger udelukkende til højhastighedstogene.

Det har Banedanmark i den grad tilsidesat i deres VVM-rapport. Det er nu åbnet mulighed i VVM-rapporten. VVM-rapporten beskriver, at der kan køre godstog, lokaltog og højhastighedstog på strækningen. Hvordan kommer de ellers frem til, som BDK skriver til en anden Solbjerg-borger - når denne linje er anlagt – vil kapaciteten på Skanderborg Station blive formindsket med 50% af den sydgående togtrafik og 25% af den nordgående togtrafik efter anlæg af denne jernbanestrækning.

Hvor sender de ellers disse tog hen, hvis det ikke er på denne nye jernbane?

Banedanmark vil have en togstrækning, hvor de kan køre med alle typer af tog alle 24 timer i døgnet.

Hvis Banedanmark virkelig ønskede sig kapacitetsudvidelse på jernbanenettet, skulle de undersøge en jernbane langs E45. Det ville sparre 15 km, 16 min i rejsetid, og der kunne opsamles 4,3 millioner ekstra passagerer om året ved et stop på Skanderborg Station.

Det er ikke muligt med en linje fra Hovedgård til Hasselager, hvor de tilsvarende tal er 6 km og 6 min. - minus 4,3 millioner passagerer.

Banedanmark ville få en "shunt" ind omkring Aarhus H til langsomt kørende tog.

Støtter man forslaget om at flytte jernbanen ud til E45, kan det gøres på www.skrivunder.net/sporjyllanddk

Med venlig hilsen
Jørgen Christensen,
Tisetvej 24,
8355 Solbjerg

(afsendt til JP 06-01-2018 – uploaded til Facebook 16-01-2018)