

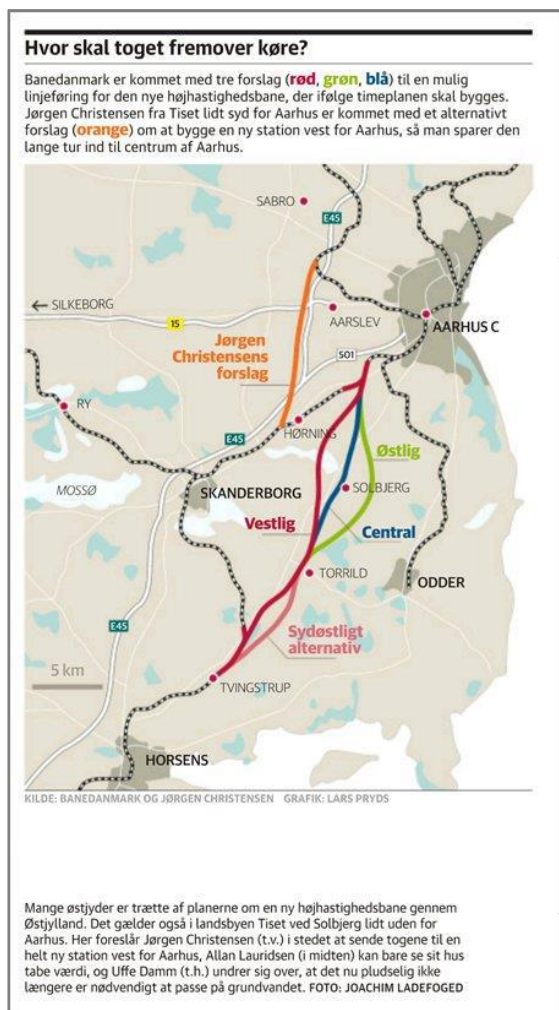
# Der findes alternativer til linjeføringen af jernbanen fra Hovedgård til Hasselager.

Der er bl.a. en linjeføring langs E45, som sparrer togene for 15 km, og passagerer der ikke absolut skal i til Aarhus H for 16 min. Skriv under på en sådan løsning på [www.skrivunder.net/sporjyllanddk](http://www.skrivunder.net/sporjyllanddk) (1308 har skrevet under aug. 2020)

Flere argumenter for denne linjeføring kan ses på "Byg en ny, stor banegård i Aarhus vest" i JyllandsPosten. <https://jyllands-posten.dk/aarhus/meninger/breve/ECE10600827/byg-en-ny-stor-banegaard-i-aarhus-vest/> eller på Fakta-ark 2.

Der kan også læses mere om jernbanen på [www.tisetweb.dk](http://www.tisetweb.dk) - [www.sporjylland.dk](http://www.sporjylland.dk) - og følges med i debatten på Facebook i grupperne: "Nej til højhastighedstog gennem Solbjerg omegn" og "JA-TAK TIL O-LØSNING MELLEM HOVEDGAARD OG HASSELAGER (SOLBJERG OG OMEGN)".

Nedenstående tegning er fra en artikel i JyllandsPosten af Lars From d. 04-04-2018 "Flere og flere siger nej tak til en ny jernbane i Østjylland".



[http://www.tisetweb.dk/PDF/Flere%20og%20flere%20siger%20nej%20tak\\_04\\_04\\_18.pdf](http://www.tisetweb.dk/PDF/Flere%20og%20flere%20siger%20nej%20tak_04_04_18.pdf)

Med venlig hilsen Jørgen Christensen, Solbjerg.

## Forslag til en alternativ linjeføring af jernbanen vest for Aarhus

Forslaget er relevant i forhold til de store ændringer, der sker på Aarhus H, og den store tidsbesparelse forslaget giver. Forslaget var indsendt i 6 høringssvar ud af 25 i idehøringsfasen på Hovedgård – Hasselager-linjeføringen, uden at forslaget er taget i betragtning.

Læserbrev i Jyllandsposten d. 26-02-2016 "Hvorfor skal i linjeføring ved E45 ikke undersøges?"

<https://jyllands-posten.dk/aarhus/meninger/breve/ECE8470804/hvorfor-skal-en-linjefoering-ved-e45-ikke-undersoesges/>

Mindretalsudtalelse i Aarhus Byråd:

[http://www.tisetweb.dk/PDF/Teknik%20og%20miljo%20afdelingen%20glemte%20mindretalsudtalelse%20i%20horingssvar\\_05\\_11\\_17.pdf](http://www.tisetweb.dk/PDF/Teknik%20og%20miljo%20afdelingen%20glemte%20mindretalsudtalelse%20i%20horingssvar_05_11_17.pdf)

Hvorfor ikke lave en screeningsundersøgelse af en meget mere fremtidssikker løsning, hvor jernbanen lægges ud i trafikkorridoren ved E45, og lave en "Aarhus Vest-banegård" herude?

*Trafik- og Byggestyrelsen foreslår, at en ny jernbane Aarhus-Silkeborg anlægges med denne linjeføring. Kort: Trafik- og Byggestyrelsen (blå streg = mit forslag til linjeføring)*



### Fordele der taler herfor

- Den mest direkte linje nord-syd på 12 km (fremgår af kortet = blå linje). Aarhus H ligger ikke på denne linje, men ligger for enden af en "blindtarm" ud fra denne linje.
- Strækningen er 15 km kortere end ind til Aarhus H (27-12 km).
- Togene kan køre med mindst 150 km/tim på denne strækning. Modstat ind til Aarhus H hvor alle tog incl. højhastighedstogene kører med en gennemsnitshastighed på 48 km/tim. (Bilag 2)
- Støjen er der i forvejen i trafikkorridoren langs E45.
- Tidsbesparelsen er på 15½ min i forhold til at køre ind til Aarhus H – medregnet i beregningen er tiden til af- og påstigning på den nye banegård. Det skal ses i forhold til Togfonden melder ud med at de sparer 5 min på de 23 km ny jernbane mellem Hovedgård og Hasselager. Denne nye strækning vil være den mest tidsbesparende nye jernbanestrækning i hele Togfonden.
- Læserbrev i Jyllandsposten: "jernbane langs E45"  
[http://www.tisetweb.dk/PDF/Jernbane%20langs%20E45\\_JP\\_16\\_03\\_17.pdf](http://www.tisetweb.dk/PDF/Jernbane%20langs%20E45_JP_16_03_17.pdf)

- I den nuværende løsning med at toget skal ind til Aarhus H, tages der ikke højde for, at dem, der bruger jernbanen, ikke absolut skal ind i Aarhus' Centrum.
- Der er i Togfonden-forliget desuden afsat 4 mio. kr. til en forundersøgelse af en ny bane Aarhus-Galten-Silkeborg og til at undersøge synergieffekten mellem Timemodellen og Aarhus Letbane. Denne evt. kommende "ny jernbane" vil krydse lige ved "Firkløveret". (rød streg på kortet)
- En sådan jernbanestrækning langs E45 vil kunne udvide kapaciteten på jernbanenettet.
- Det vil blive den mest tidsbesparende strækning i hele Togfonden
- Lav de gamle spor fra Aarhus H til Brabrand om til letbanen, og forlæng dem ud til "Firkløveret"
- DSB har købt en grund ½ km fra "Firkløveret", hvor de vil lave reparationsværksted til de nye el-tog.

## Vest-banegård

- En alternativ banegård ved "Firkløveret" til fjern- og højhastighedstog.
- Lav Aarhus H om til Letbanegård.
- Letbanen kan let etableres ud til "Firkløveret", hvis man laver de nuværende spor om til letbanen og forlænger den fra Brabrand med ca. 4 km til "Firkløveret".
- "Aarhus Vest-banegård" ved "Firkløveret" bliver en "gennemkøringsstation", modsat Aarhus H, der er en "sækbanegård".
- "Aarhus V-banegården" kommer til at ligge på den planlagte jernbanestrækning Aarhus – Galten – Låsby – Silkeborg. (se kortet = rød streg)
- Stor tilgængelighed fra samtlige motorveje i Aarhus-området.
- Stationen kommer til at ligge i krydset - "Firkløveret" - mellem Herning-motorvejen og E45.
- 90.000 biler (2018) passerer "Firkløveret" hver dag på enten Herning-motorvejen eller E45.
- Der er 4 km til Grenå-motorvejen og 2 km til den kommende Viborg-motorvej.
- Der er 5 km til "Genvejen" og 6 km til den kommende Bering-Bedervej.
- Der kan laves et stort "parker – rejs – anlæg".
- På en sådan parkeringsplads, er der mulighed for at langtidsparkere og en busterminal, redningskorps og politi vil også kunne placeres her.
- Læserbrev i Jyllandsposten 16-04-2017 "Fremtidssikret investering"  
<http://www.tisetweb.dk/PDF/Fremtidssikret%20investering.pdf>
- En stor fordel for alle østjyder og for pendlerne og "folk der skal til København".
- I mange andre storbyer, er fjerntrafikken er placeret i udkanten af byerne, og "lokalbefolkningen" bliver serviceret af S-bane, Metro, Letbane eller lignende.
- Læserbrev d. 23-09-2017 "Letbanen" <http://www.tisetweb.dk/PDF/Letbanen.pdf>
- Man kunne også genbruge de nuværende jernbanespor til et S-togssystem til Aarhus H.
- På Skanderborg Station – hvis der laves et stop her – vil 3,4 mill. ekstra passagerer om året kunne samles op her, ifølge Togfondens egne tal. (Bilag 1)
- Læserbrev i Jyllandsposten 31-10-2015: "Er passagerantallet endelig kommet i fokus?"
- [http://www.tisetweb.dk/PDF/Er%20passagertallet%20endelig%20kommet%20i%20fokus\\_JP.pdf](http://www.tisetweb.dk/PDF/Er%20passagertallet%20endelig%20kommet%20i%20fokus_JP.pdf)

- Lokalbanelinjen Herning-Silkeborg-Skanderborg kan forlænges op til Aarhus V- banegården fra Skanderborg, hvis man vælger ikke at lave et stop i Skanderborg.
- Det vil i den grad afhjælpe trafik- parkerings- og tilgængeligheds-problemerne i Aarhus Centrum og især omkring Aarhus H, hvor problemerne på disse tre områder i dag er temmelig store.
- Togfonden regner med en forøgelse af passagerantallet med 60% på Aarhus H (Togfonden s 89).
- Forslaget om at flytte jernbanen ud til E45 er støttet af 1308 personer (01-08-2020) på [www.skrivunder.net/sporjyllanddk](http://www.skrivunder.net/sporjyllanddk)
- Aarhus V vil blive et nyt tiltrængt jernbaneknudepunkt i stedet for at pakke det hele sammen i Aarhus Centrum.

## Screenings- og forundersøgelser

- Der er lavet en screeningundersøgelse af Cowi på 68 sider af den såkaldte "Eskelundløsning" (på kortet = orange streg) med udflytning af Aarhus H til Kongsvang på 68 sider.  
<https://www.bane.dk/-/media/Bane/Borger/Baneprojekter/Kommende-projekter/Ny-bane-Hovedgaard--Hasselager/VVM-Hoering/Yderlige-bilag/Alternativ-placering-af-Aarhus-H.pdf>
- Atkins har lavet en tilsvarende undersøgelse af en "Eskelundløsningen" på 32 sider.
- Læserbrev i Jyllandsposten d. 09-03-2016 - "Ligger Aarhus H rigtigt?"  
<http://www.tisetweb.dk/PDF/Ligger%20Aarhus%20H%20rigtigt.pdf>
- Screeningsrapport af Aarhus – Galten – Låsby – Silkeborg. (se kortet = rød streg). Anslået pris: Enkeltsporet: 2 mia. Dobbeltsporet: 3,1 mia. Lav det om til letbanespor  
<https://www.trafikstyrelsen.dk/DA/Kollektiv-Trafik/Trafikale-analyser/Screening-af-en-ny-bane-Aarhus-Galten-Silkeborg.aspx>
- En linjeføring fra Lemming til Brabrand mellem Brabrand Sø og Årslev Engsø er undersøgt af Skanderborg Kommune.
- Læserbrev: 11-10-2016 "Lav en alternativ banegård"  
<http://www.tisetweb.dk/PDF/Lav%20en%20alternativ%20banegaard.pdf>
- Forslaget om en jernbane langs Motorvej E45: Hørning – Lyngby på 12,3 km. Det er der **ikke** lavet for- eller screeningsundersøgelse af denne strækning, selvom 6 ud af de 25 hørings svar i Idefacehøringen for Hovedgård-Hasselagerlinjen pegede på denne løsning.
- Læserbrev i Jyllandsposten 14-01-2016 "Er det magtmisbrug?"  
[http://www.tisetweb.dk/PDF/Er%20det%20magtmisbrug\\_JP\\_14\\_01\\_2016.pdf](http://www.tisetweb.dk/PDF/Er%20det%20magtmisbrug_JP_14_01_2016.pdf)

## Bilag 1

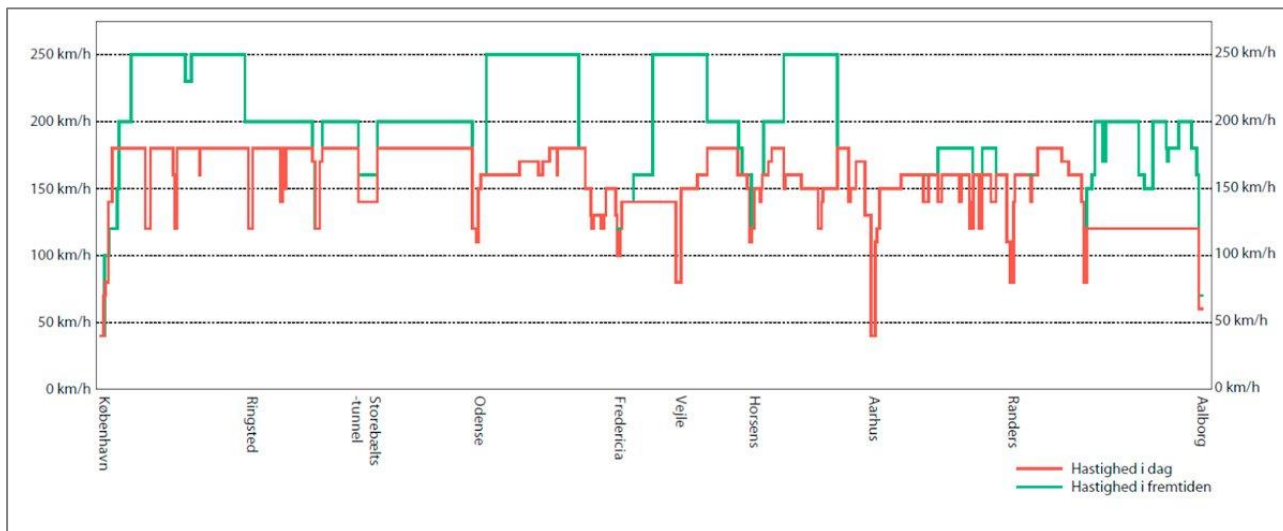
Tabel 13. (Togfonden side 65) Omkostningseffektivitet for de forskellige anlægselementer og forskelligt materiel.

		Passagerer (mio/år)	Anlægs kroner pr sparet time (kr/time)					
			IC3	IC4	ET	Flirt	ICE	Velaro
			180 km/t	200 km/t	200 km/t	200 km/t	250 km/t	300 km/t
A1	Ny bane henover Vestfyn	10,6	180	130	130	130	100	80
A2	Opgradering henover dele af Vestfyn	11,4	180	150	110	110	120	110
A3	Opgradering gennem Fredericia	5,1	60	60	60	60	60	60
A13	Ny Lillebæltsbro m.m.	8,8	260	210	170	160	180	170
A4	Opgradering Pjedsted-Vejle Fjord	9,6	80	60	50	40	50	40
A5	Bro over Vejle Fjord	5,1	120	110	110	110	110	110
A6	Opgradering Vejle Fjord-Horsens Syd	8,4	750	110	110	110	110	110
A7	Ny bane udenom Horsens	5,1	230	200	200	200	190	190
A8	Opgradering Horsens Nord-Hovedgård	8,2	160	70	70	70	70	70
A9	Ny bane Horsens Nord-Skanderborg	8,2	200	190	190	190	190	160
A10	Opgradering Skanderborg-Århus	10,9	80	80	80	80	80	80
A11	Ny bane Hovedgård-Århus	6,6	140	120	120	120	100	90
B1-B3	Ny bane Odense-Horsens (via Bogense-Juelsminde)	7,9	110	100	100	100	90	80
D1	Opgradering dele af Snoghøj-Lunderskov	3,7	350	350	350	350	350	350
D2	Opgradering Lunderskov-Esbjerg	2,2	400	190	190	180	190	180

Opgørelse af anlægskroner pr. sparet rejsetime over en 50-årig periode (højt beløb for IC3 i A6 skyldes, at IC3 ikke kan udnytte 200 km/t) . Fravalgte anlægselementer er gråmarkeret.

## Bilag 2. Hastigheder i dag og i fremtiden. (Togfonden side 73)

Med de foreslåede projekter kommer der højere hastighed på hele banen mellem København og Aalborg. Figuren nedenfor viser hastighederne i dag og i fremtiden.



Figur 59: Hastigheder idag og i fremtiden - højere hastighed på hele banen mellem København og Aalborg  
 Note: Med 4 nye banestrækninger afkortes banen med ca. 27 km fra 469 km til ca. 442 km. Dette fremgår ikke af figuren.