

Hvorfor skal en linjeføring ved E45 ikke undersøges?

Banedanmark bruger 62,7 mio. kr. på VVM-undersøgelser af tre linjeføringer fra Hovedgård til Hasselager, hvoraf den ene bygger på et grundlag, der i mine øjne er udokumenteret.



I Solbjerg er borgerne blevet hørt om deres syn på eventuelle linjeføringer gennem byen, men der er ikke enighed mellem sporjylland.dk og Banedanmark om tolkningen af svarene. Arkivfoto: Jan Dagø

JØRGEN CHRISTENSEN, MEDLEM AF SPORJYLLAND.DK, TISETVEJ 24, SOLBJERG

Banedanmark har her i JyllandsPosten svaret på mit debatindlæg ”Er det magtmisbrug?” 14/1 2016 – med et svar ”Banedanmark overholder reglerne” 20/1 2016.

Citat fra Banedanmarks svar: »Ligeledes blev der i hørings svarene foreslået et togstop i Solbjerg. Et togstop i Solbjerg giver alene mening, hvis banen forløber tæt på byen, så for at undersøge muligheden for en station og for at belyse konsekvenserne ved en alternativ placering har Banedanmark tilføjet en linjeføring i undersøgelserne«.

Banedanmark har nu tilføjet en linjeføring gennem Solbjerg by, ”Central-linjen”.

Jeg har gennemlæst samtlige 25 høringssvar, og i dem kan jeg finde to svar, som kan tolkes derhen, at man ønsker en jernbanestation i Solbjerg:

Det første svar er fra en borger, der ønsker en letbane til Solbjerg. Det andet svar, der kan tolkes hen i retning af jernbanestation i Solbjerg, er fra Solbjerg Fællesråd:

Solbjerg Fællesråd – og alle os andre – havde på dette tidspunkt kun to linjeføringer at tage stilling til. Hovedlinjeføringen øst om Solbjerg og en alternativ linjeføring vest om Solbjerg over Solbjerg Sø.

Punktet, hvor Solbjerg Fællesråd udtaler sig om en jernbanestation i Solbjerg, er på baggrund af en rapport udarbejdet af Midttrafik om, hvordan man vil anlægge og strukturere letbanen i Aarhus.

Heri indgår Solbjerg overhovedet ikke, og på ingen måde kommer den Solbjerg til gavn. Det er ud fra denne problematik, Fællesrådet udtaler sig.

En tredje linje

Banedanmark udtaler, at de er åbne overfor en jernbanestation i Solbjerg og har skitseret muligheden i den nye tredje linjeføring – den centrale linjeføring. I idéhøringsfasen var der kun de to andre linjeføringer.

Jeg tror ikke på, at Banedanmark vil lave et ekstra spor til letbanen til Solbjerg, for det dobbeltspor, der er i linjeføringerne omkring og igennem Solbjerg, er udelukkende til højhastighedstogene, og et regionalt tog eller letbane kan ikke indpasses i den model.

(Citat fra Trafikstyrelsen: Trafikplan for den statslige jernbane 2012-202:

»Regionaltrafikken i Østdanmark forventes nystruktureret og adskilt fra fjerntrafikken«.)

Jeg tror også, at Solbjerg Fællesråd meget gerne vil have sig frabedt at mene, at kan vi få en jernbanestation i Solbjerg, vil vi meget gerne have en jernbane ned midt igennem byen.

Ud til E45

I dette tilfælde har Banedanmark valgt at lave en ny ”central linjeføring” på grundlag af to høringssvar, hvoraf det ene er tolket på samme måde, som en vis herre læser Bibelen.

Derimod synes Banedanmark ikke, at der skal tages hensyn til, at tre uafhængige borgere og tre foreninger, der i deres høringssvar har foreslået, at man undersøger muligheden for at lægge jernbanen ud til motorvejen E45.

Er det ikke rigtigt, at det er Banedanmark – nok i samarbejde med Trafikstyrelsen – der slår de første streger, når en regering beder dem om at udarbejde et forslag til at forbedre jernbanetrafikken i Danmark?

I dette tilfælde udarbejdelsen af Togfonden, som også indeholder timeplanen med en times togdrift mellem de store byer i Danmark.

Togfonden blev vedtaget af et flertal i Folketinget på det tidspunkt bestående af Socialdemokraterne, Radikale Venstre, SF, Enhedslisten og Dansk Folkeparti.

Togfonden havde to linjeføringer omkring Solbjerg.

Nu er det ikke altid antallet, der er afgørende i forhold til kvaliteten.

Svar med kvalitet

I dette tilfælde mener jeg nu, at der er meget kvalitet i de seks andre høringssvar, som foreslår jernbanen lagt ud til E45.

Efter idéhøringsfasen udarbejdet af Banedanmark og Trafikstyrelsen – og indsamling af høringssvarene – er det så ikke Banedanmark, der vælger ud, hvad der skal bringes videre fra idéhøringsfasen?

Det er da rigtigt, at det er vores politikere på Christiansborg – heldigvis – der tager stilling til sidst. Men de kan jo kun tage stilling til det fremlagte – og ikke det, som Banedanmark har fravalgt.

Hvem er det lige, der udvælger høringssvarene? Der er stor trængsel ved håndvasken i Banedanmark.

Hvad giver Banedanmark som begrundelse for ikke at undersøge linjeføring langs E45?

Citat fra Banedanmarks svar: »... at forslaget ikke bidrager med tilstrækkelig tidsgevinst og heller ikke løser kapacitetsproblemet i Østjylland.«

Det er lidt af nogle påstande, som Banedanmark her kommer med, uden at dokumentere dem.

En gang til ...

Den mest direkte linje nord-syd.

At jernbanen kommer ud i en trafikkorridor, hvor støjen er i forvejen.

Strækningen er på 12 km – 15 km kortere end til Aarhus H, der er på 27 km.

Togene kan køre med mindst 150 km/t – modsat ind til Aarhus H, hvor togene kun kører med 48 km/t i gennemsnit.

Der spares 15-16 minutter i forhold til at køre ind til Aarhus H.

”Aarhus V-banegården” ville blive en gennemkøringsstation modsat Aarhus H, der er en sækbanegård.

”Aarhus V-banegården” vil ligge på den projekterede jernbanestrækning Aarhus – Galten – Låsby – Silkeborg.

Letbanen kan let etableres ud til ”Aarhus V-banegården” (4 km til Brabrand) – eller de eksisterende spor kan genbruges til en S-togslignende funktion til Aarhus H.

Stor tilgængelighed fra samtlige motorveje i Aarhus-området – klods op ad E45 og Herning-motorvejen, 4 km til Grenaa-motorvejen og 2 km til den kommende Viborg-motorvej.

Ifølge togfonden.dk's egne beregninger vil passagertallet blive øget med 4,3 millioner passagerer om året, hvis man vælger at lave et stop i Skanderborg. Man kan også vælge at forlænge Regionalbanen Herning-Silkeborg-Skanderborg op til Aarhus V, og derved give mange af disse 4,3 millioner passagerer mulighed for at benytte højhastighedstogene. Dette er ikke muligt med den skitserede jernbane Hovedgård-Hasselager, som slet ikke kommer til Skanderborg.

Der kan laves et stort parkeringsanlæg til lang- og korttidsparkering og med mulighed for busterminal, Falck-station og politistation.

”Aarhus V-banegården” vil være til fordel for alle østjyder – de eneste, der måske ikke får fordel af den, er nogle af de 60.000, som bor indenfor ringgaderne i Aarhus. Men de kan stadig overholde timeplanen. De har 15-16 minutter til at komme fra Aarhus V til Aarhus H.

Nu bruger Banedanmark 62,7 mio. kr. på VVM-undersøgelser – de er begyndt med jordbundsprøver – af tre linjeføringer fra Hovedgård til Hasselager, hvoraf den ene bygger på et grundlag, der i mine øjne er udokumenteret.

Ligesom Banedanmark kan komme med påstande, de ikke behøver at dokumentere, så kan jeg også:

Banedanmark gør ikke deres arbejde godt nok og tromler egne forslag igennem.

(ikke med i Jyllandsposten)

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