

Vi venter stadig på afklaring omkring Solbjerg: Slipper vi for den jernbane eller ej?

<https://stiften.dk/debat/vi-venter-stadig-paa-afklaring-omkring-solbjerg-slipper-vi-for-den-jernbane-eller-ej>

06 apr. 2023 kl. 15:39 Århus Stiftstidende

Jørgen Christensen, Solbjerg

DEBATINDLÆG: En kattegatbro er nu lagt på is i alle tilfælde i et par år af politikerne. Hvis der alligevel kommer en kattegatbro, vil Togfondens jernbaneprojekt med en ny jernbane fra Hovedgård til Hasselager være fuldstændig overflødig og spild af skatte kroner.

Jernbanestrækningen blev i sin tid projekteret for at gennemføre "Timeplanen". Timeplanen siger, at der skal være en rejsetid på en time mellem de store byer i Danmark - for eksempel en time mellem Odense og Aarhus.

Strækningen Hovedgård-Hasselager har siden vist, at den giver et samfundsøkonomisk underskud på 670 millioner kroner og øger CO2-udslippet med 48.550 tons i anlæg og drift indtil 2050. Dog siger man, at tallet ikke bliver så højt, fordi man regner med, at flere bilister vil tage toget. Det vil give en reduktion ifølge beregningerne på 7.300 ton CO2. Altså "kun" øge CO2-udslippet med 41.250 ton.

At flere vil benytte toget, har vist sig ikke at holde. De nye beregninger viser også, at der er 25 procent færre passagerer med togene end beregningerne i Togfonden, og at Togfonden ikke fjerner biler fra vejene. Bilismen er steget med 16 procent de seneste 10 år.

Der er ingen, der har noget imod nye jernbaner. De skal bare ligge rigtigt og skabe værdi for danskerne. Der kan laves en jernbane langs E45 på 12 km.

Lur mig, om ikke politikerne, når nu Kattegatprojektet bliver relanceret, kommer og siger: "Nu laver vi ikke Hovedgård-Hasselager-banen. Det vil være det samme som at smide skatte kroner ud af vinduet at lave projektet, hvis man med Kattegatforbindelsen kan komme fra København til Aarhus på cirka en time".

Derved vil partierne bag Togfonden ikke miste ansigt på at skulle lukke ned for projektet.

Jernbanen er nu lovgivning, og det, der mangler for at lave denne jernbanestrækning, er en anlægslov.

Anlægsloven er blevet udskudt gang på gang - 2018-2024 og senest til efter 2030 i forbindelse med vedtagelsen af den store trafikplan, "Infrastrukturplan 2035".

I denne plan er der afsat 13 milliarder kroner til anden del af Togfonden, som togfondsforligspartierne Socialdemokratiet, SF, Radikale Venstre og Enhedslisten vil forhandle senere.

41 familier venter stadig på at vide, om de er købt eller solgt – plus over 600 andre familier, som har en risiko for få en jernbane i baghaven.

Timeplanen er allerede død. Blandt andet har den nuværende regering – ifølge regeringsgrundlaget - slettet en jernbanestrækning over/under Vejle Fjord. Det har frigivet seks milliarder kroner ud af de 13, som kan bruges på klima og børn. Hvis man også sletter Hovedgård-Hasselager, vil beløbet kunne øges til cirka 10 milliarder kroner.

Der er ingen, der har noget imod nye jernbaner. De skal bare ligge rigtigt og skabe værdi for danskerne. Der kan laves en jernbane langs E45 på 12 km. Det er den mest direkte jernbanelinje nord-syd, og den er 15 km kortere end ind omkring Aarhus H. Den sparer ifølge beregninger fra Banedanmark 15 og et halvt minut i rejsetid for folk, der ikke absolut skal ind i Aarhus centrum - inklusiv et stop ved en ny station. Den vil ligge tæt på samtlige motorveje i Aarhus-området og med mulighed for at lave kort- og langtidsparkering, hvad der ikke er ved Aarhus H i dag. (se kort herunder: Kilde Jyllandsposten 04-04-2018)

Bilerne kommer ud af byen ved at lægge jernbanen langs E45.

Århus Stiftstidende har kun bragt en del af debatindlægget – hvad de har lov til.

Har du lyst til at læse hele debatindlægget – ”Når bølgerne har lagt sig” - kan det gøres på

www.tisetweb.dk (læserbrev 166)

https://www.tisetweb.dk/PDF/Naar%20bolgerne%20har%20lagt%20sig_01_04_23.pdf

Med venlig hilsen
Jørgen Christensen,
Tisetvej 24,
8355 Solbjerg

