

# Faktaark om jernbanen Hovedgård-Hasselager

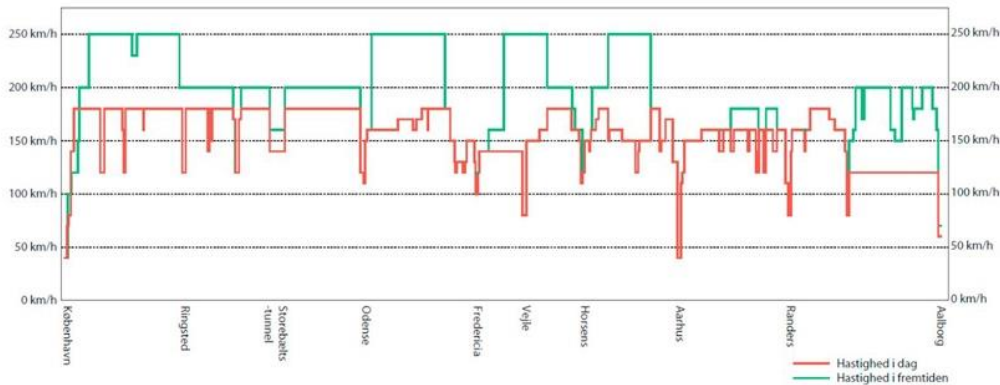
## Fakta om Togfonden: (1)

- Vedtaget som lovgivning i juni 2014.
- Oprindeligt 28,5 milliarder – ekstrabevilling på 2 milliarder (finansloven 2018). En forøgelse af udgifterne på 1. del til 5 projekter i Jylland med 22 % iflg. fagbladet Ingeniøren. = 30,5 milliarder
- Togfonden delt op i to (2016) – Første del med bl.a. ny bane over Vestfyn og en Ringstedbane er i gang eller færdig.
- I anden del var der tre nye jernbanestrækninger – Billundbanen bliver ikke til noget, en forbindelse over/under Vejle Fjord bliver ikke til noget. Tilbage er en ny jernbanestrækning fra Hovedgård til Hasselager. Alle tre strækninger er VVM-undersøgt.
- 
- Nye beregninger (Ingeniøren) viser, at der er 25 procent færre passagerer med togene end beregningerne i Togfonden. (2)
- Togfonden fjerner ikke biler fra vejene. 0,2 pct. af samtlige bilister i hele Danmark vil benytte jernbanen frem for privatbilen ifølge Togfonden, når den står færdig. Hvilket svarer til den mængde biler danskerne køber på én måned i disse år. Bilismen er steget med 16 procent de seneste 10 år. (3)
- Jernbanen er nu lovgivning, og det, der mangler, for at lave denne jernbanestrækning, er en anlægslov. Anlægsloven er blevet udskud 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 til anden del af Togfonden, som Togfondsforligspartierne Soc. Dem., SF, Rad. Venstre og Enhedslisten vil forhandle senere (efter 2030).
- Togfondens prognoser siger, at der kommer en passagerøgning på Aarhus H på 60 pct., når Togfondens projekter er gennemført. (Togfonden.dk side 89). Passagertilstrømningen vil blive øget med 60 pct. på Aarhus H ifølge Togfondens beregninger (Togfonden.dk side 89). Statistiske tal siger, at der var 8,3 millioner passagerer, der steg på togene i 2012 på Aarhus H. Med 60 pct. øgning vil det give yderligere 5 millioner passagerer om året, som skal ind i Aarhus midtby for at stige på toget. (1)
- Finansieringen med "oliepenge fra Nordsøen" kom aldrig i hus. Nu er det skattepenge via Finansloven, der betaler for Togfonden.

## Fakta om Timemodellen – en del af Togfonden:

(en times rejsetid mellem de store byer i Danmark)

- Byerne: København, Odense, Esbjerg, Aarhus og Aalborg
- DSB har fået lov til at købe lokomotiver, der kun kan køre max 200 km/tim. Timemodellen kræver for at kunne udføres, at der køres med 250 km/tim. på visse strækninger. (4)
- Strækningen fra Hovedgård til Hasselager på 23 km spares der ikke 6 min. som beskrevet i Timemodellen, men kun 5 min med disse lokomotiver. Tilsvarende for alle de øvrige strækninger sat til en hastighed på 250 km/tim. (se diagrammet herunder)



Kilde: Togfonden.dk side 73

- Timeplanen er allerede "død".
- Den nuværende regering har – ifølge regeringsgrundlaget - slettet en jernbanestrækning "over/under Vejle Fjord (sparret rejsetid 8 min.). Det har frigivet 6 milliarder ud af de 13, som kan bruges på "klima eller børn". Hvis de også sletter Hovedgård-Hasselager, vil beløbet kunne øges til ca. 10 milliarder.

### Fakta om Togfondens anden del:

- Der er afsat 13 milliarder til denne del ("infrastrukturplan 2035") - forhandles først efter 2030.
- Jernbanestrækning over/under Vejle Fjord og en Billundbane bliver ikke til noget.

### Fakta om Hovedgård-Hasselager jernbanestrækningen:

- Denne strækning er stadig i spil.
- Jernbanestrækningen Hovedgård-Hasselager var beregnet til at koste 3,4 mia. kr. i Togfonden. Den koster ifølge de seneste beregninger 3,9 milliarder.
- Nye beregninger af Togfonden foretaget af fagbladet Ingeniøren (2022) og forelagt for Folketingets Finansudvalg, viser strækningen sig både at være samfundsøkonomisk dårlig og CO<sub>2</sub> øgende. Strækningen Hovedgård-Hasselager har vist, at den giver et samfundsøkonomisk underskud på 670 millioner kroner og øger CO<sub>2</sub> udslippet med 48.550 tons CO<sub>2</sub> 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 tons CO<sub>2</sub>. Altså en "kun" øge CO<sub>2</sub> udslippet med 41.250 tons. (2)
- Linjeføringens nordlige del er delt op i 3 linjer fra Gjesing til Hasselager, hvor de splittes op og samles igen. (Kilde: Banedanmark: Vestlig- Central- og Østlig linje)
- Strækningen koster 170 millioner pr km (Centrale linje) at anlægge. Eller det koster 780 millioner kr. pr sparet minut i rejsetid. Den er kun 6 km kortere end den nuværende jernbane via Skanderborg. (5)
- Som det fremgår af: Kilde: "Trafikplan for den statslige jernbane 2012-2027":  
"Regionaltrafikken i Østdanmark forventes



nystruktureret og adskilt fra fjerntrafikken." Nu har man også tænkt sig (VVM-undersøgelserne), at køre med regionaltoget og godstog på strækningen fra Hovedgård til Hasselager.

- 41 familier på "strækningen" venter stadig, om de er købt eller solgt – plus over 600 andre familier, som har en risiko for en "jernbane i baghaven". 25 af disse familier har valgt at sælge (fremrykket ekspropriation) til Banedanmark for et beløb af 82 millioner kroner. I alt 29 ejendomme er førtidseksproprieret – heraf er 2 på den nuværende jernbane Aarhus-Skanderborg (5)
- Ifølge beregninger fra Banedanmark vil der være 4,3 millioner flere passagerer om året på den nuværende jernbane via Skanderborg Station i forhold til en ny jernbane mellem Hovedgård og Hasselager. (9)

### **Fakta om den Vestlige linjeføring:**

- Den vestlige linje går over naturområdet ved den fredede Solbjerg Sø.
- 2 ejendomme bliver ramt direkte på denne strækning. 1 ejendom er førtidseksproprieret.
- Linjeføringen er 200 meter længere end den Centrale linjeføring, og vil øge rejsetiden med 8 sekunder i forhold til denne. (6)

### **Fakta om den Centrale linjeføring:**

- Den korteste og hurtigste af de tre linjer. Sparrer i rejsetid 5 min i forhold til den nuværende jernbane over Skanderborg og er 6 km kortere end denne.
- Denne linjeføring deler Solbjerg by op i to. Linjeføringen går ned midt igennem Solbjerg by og deler byen. En del med villakvarteret i Fastrup, Gl. Solbjerg og Solbjerg Sø på den ene side og resten af byen på den anden side.
- Hvis Folketinget vedtager den Centrale linje, kan de vedtage at oprette en station i Solbjerg med et lokalt tog én gang i timen.
- 26 familiers villaer eller ejendomme rammes direkte af denne linje, og endnu flere skal eksproprieres på denne linje, når der graves ned i bakkerne syd og nord for byen for at få sporene ned i niveau med Solbjerg Sø. Over 600 andre familier har risiko for at få "en jernbane i baghaven" og kan ikke sælge deres hus til "normal" handelsværdi. 19 ejendomme er førtidseksproprieret.(7)

### **Fakta om den Østlige linjeføring:**

- Denne linjeføring går hen over den fredede "Astrup Mose".
- Linjen går gennem et grundvands-indvindingsområde, hvor "Kredsløb/Aarhus Vand" har en indvindingstilladelse på 1,5 millioner kubikmeter drikkevand om året. (8)  
Det svarer til 10% af drikkevandet til Aarhus Kommune – Danmarks anden største by.
- 2 ud af 6 drikkevands-indvindingsboringer bliver ramt af linjeføringen - skal lukkes eller flyttes.
- Der er plantet fredsskov ovenpå dette område for at beskytte grundvandet, og flere lodsejere har indgået aftaler med tidligere "Århus Amt" om ikke at bruge sprøjtemidler på deres arealer.
- Over halvdelen af Danmarks drikkevandsboringer er forurenede med pesticider. Banedanmark er, næst efter landbruget, den organisation, der bruger mest af glyphosat-produktet Roundup i Danmark – det er mere end samtlige kommuner i Danmark. Det er for at undgå ukrudt langs

skinnerne og mindske brandfaren langs sporene. Deres tilladelse til at bruge produktet udløb i slutningen af 2022.

- Denne linjeføring er kun 4,3 km kortere end den nuværende jernbane over Skanderborg.
- Den øger rejsetiden med 20 sekunder i forhold til den Centrale linje.  
Linjen er 1,7 km længere end den Centrale linje.
- Sparret rejsetid i forhold til over Skanderborg er 4½ minut.
- 6 ejendomme bliver ramt direkte på denne linje. 3 ejendom er førtidseksproprieret (7)
- Banedanmark anbefaler til politikerne på Christiansborg, at de vælger denne linjeføring.

### Der findes alternativer til Hovedgård-Hasselager jernbanen:

- Banedanmarks beregninger siger, at der kan laves en jernbanestrækning langs E45 på 12 km, som sparer 15½ minut i forhold til de 4½-5 minutter, der spares på en ny jernbane fra Hovedgård til Hasselager. (9)  
Det er den mest direkte linje nord-syd. (se kort herunder)
- Der vil være mulighed for at lave banegård ved "Firkløveret" i krydset mellem E45 og Herningmotorvejen.
- Den er 15 km kortere end jernbanen ind omkring Aarhus H.
- Den er tæt på alle motorveje i Aarhusområdet. (0-6 km)
- Det bliver en "gennemkøringsstation" modsat Aarhus H, der er en "sækbane-gård".
- Der kan laves parkeringsmuligheder, hvad der ikke er ved Aarhus H.
- 90.000 biler passerer "Firkløveret" i døgnet.
- Folketinget har vedtaget at lave en jernbanestrækning fra Aarhus til Silkeborg. Den kommer igennem "Firkløveret" (Infrastrukturplan 2035- se kort herunder).
- DSB vil lave et værksted til service og reparation af el-tog en halv kilometer fra "Firkløveret".
- 1829 har skrevet under på (26-09-2023), at jernbanen skal ud trafikkorridoren langs E45: (10)



Kilde: Århus Stiftstidende 19-03-2021

Dokumentationer:

- 1) <https://www.trm.dk/media/dczjsllj/togfonden-dk-final-1pdf.pdf>
- 2) <https://ing.dk/artikel/ny-beregning-togfondsprojekter-dundrende-underskud-negativt-co2-regnskab-261385> [https://www.tisetweb.dk/PDF/Udregninger12\\_10\\_22.pdf](https://www.tisetweb.dk/PDF/Udregninger12_10_22.pdf)
- 3) [https://www.tisetweb.dk/PDF/Skaber%20Togfonden%20mere%20plads%20paa%20vejene\\_21\\_03\\_19.pdf](https://www.tisetweb.dk/PDF/Skaber%20Togfonden%20mere%20plads%20paa%20vejene_21_03_19.pdf)
- 4) Bilag 2: <https://www.tisetweb.dk/PDF/Faktaark%203.pdf>
- 5) <https://www.tisetweb.dk/PDF/Faktaark%205.pdf>
- 6) <https://www.tisetweb.dk/PDF/Faktaark1.pdf>
- 7) [https://www.tisetweb.dk/PDF/3%20linjer\\_a.pdf](https://www.tisetweb.dk/PDF/3%20linjer_a.pdf)
- 8) [https://www.tisetweb.dk/PDF/Hvad%20med%20drikkevandet%20til%20Aarhus\\_05\\_12\\_19.pdf](https://www.tisetweb.dk/PDF/Hvad%20med%20drikkevandet%20til%20Aarhus_05_12_19.pdf)
- 9) <https://www.tisetweb.dk/PDF/Faktaark%203.pdf>
- 10) [www.skrivunder.net/sporjyllanddk](http://www.skrivunder.net/sporjyllanddk)

(Opdateret senest 26-09-2023)

#### SENDT TIL:

**Til Folketingets Trafikudvalg + Partilederne + Folketingsmedlemmer valgt i Østjylland + Aarhus Byråd:**

CC til: dr.dk, tv2, tv2.oj, Radio4, Ritzau, Ingeniøren, Jyllandsposten, Århus Stiftstidende, Horsens Folkeblad, Vejle Amts Folkeblad, Midtjyllands Avis, Ekstrabladet, BT, Solbjerg NU

#### **Til Aarhus Byråd**

Solbjerg d. 02-05-2023

Aarhus Byråd støttede i deres høringssvar ved VVM-undersøgelserne etableringen af en ny jernbane mellem Hovedgård og Hasselager med et lille flertal i byrådet. Et mindretal ønskede at den nuværende jernbane over Skanderborg styrkedes.

Konsekvensen af denne beslutning er at:

Passagertilstrømningen vil blive øget med 60 pct. på Aarhus H ifølge Togfondens beregninger (Togfonden.dk side 89). Statistiske tal siger, at der var 8,3 millioner passagerer, der steg på togene i 2012 på Aarhus H. Med 60 pct. øgning vil det give yderligere 4,8 millioner passagerer om året, som skal ind i Aarhus midtby for at stige på toget.”

Ifølge beregninger fra Banedanmark vil der være 4,3 millioner flere passagerer om året på den nuværende jernbane via Skanderborg Station i forhold til en ny jernbane mellem Hovedgård og Hasselager.

Se flere konsekvenser af denne beslutning i Faktaark 6: <https://www.tisetweb.dk/PDF/faktaark%206.pdf> (opdateret 21-02-2024)