

Mens vi venter.

Letbanen til Odder og Grenå skulle åbne her i slutningen af sommerferien.

Nu venter vi også på, at Banedanmark besvarer de mere end 100 høringsvar, der kom ind i forbindelse med VVM-undersøgelserne af en jernbanestrækning fra Hovedgård til Hasselager.

Banedanmark har deadline for besvarelse af disse høringsvar i slutningen af 2018.

Derforuden skal de udarbejde en anbefaling til Folketingets politikere om, hvilken af de tre linjeføringer, der er i og omkring Solbjerg og de to linjeføringer nord for Hovedgård, de vil anbefale.

Det er en del af Togfonden.

Togfonden blev vedtaget som lov i 2014 af partierne Soc.Dem., SF, EL, Rad. og DF.

Togfond-partierne skal så i løbet af 2019 vedtage om, 2. del af Togfonden bl.a. bestående af en ny jernbanebro over Vejle Fjord og den ovennævnte strækning mellem Hovedgård og Hasselager, om det skal blive til noget og hvornår. Den nuværende regering er ikke med i forliget omkring Togfonden.

"Timemodellen" er en del af Togfonden. Det er en plan med en times drift af togene mellem de store byer i Danmark. "Timemodellen" var en indbygget som en del af Togfonden.

DF har senere sået tvivl, om det nu også er en god ide med en ny jernbanebro over Vejle Fjord.

DF's trafikpolitiske ordfører Kim Kristiansen udtrykte på et borgermøde i Solbjerg med 819 borgere om jernbanestrækningen fra Hovedgård til Hasselager: "Det er godt nok mange penge at bruge på at spare 5 min."

Oprindeligt var der en tidsbesparelse på 6 min for denne strækning, men da DSB har fået tilladelse til at købe el-tog, der kun kan køre 200 km/tim mod oprindeligt 250 km/tim, er tidsbesparelsen nu kun på 5 min. De 250 km/tim for togene er en forudsætning for at få "Timeplanen" til at hænge sammen.

Der bruges 700 mio. skattekrone til at anlægge en jernbanestrækning fra Hovedgård til Hasselager for at spare 1 minuts rejsetid. Sammenlagt koster det 3,5 mia. kroner at spare 5 min. rejsetid.

Hvor meget velfærd kan der ikke fås for disse penge?

Jeg tror ikke, at de rejsende kan mærke denne tidsforskel.

Det, der er vigtigt for dem, er at jernbanedriften er stabil, og de kommer frem til den fastsatte tid.

Både Vejle Fjord-broen og Hovedgård – Hasselagers minutbesparelser er en forudsætning for Timemodellen.

"Timemodellen" kan ikke lade sig gøre – "Timemodellen" er død.

Oprindeligt var Togfonden beregnet til at koste 28,5 mia. kroner. Den udgift er også steget med 2 mia. på 4 år.

Der er tre linjeføringer af strækningen i og omkring Solbjerg by. En "Vestlig linje" over Solbjerg Sø, en "Central linje" gennem Solbjerg by, og en "Østlig linje" der går gennem et drikkevandsområde, hvor "Aarhus Vand" pumper 10% af drikkevandet op til Danmarks anden største by.

Hver gang en århusianer tapper en liter drikkevand fra vandhanen, kommer en deciliter fra disse borer. 2 ud af 8 drikkevandsboringer bliver ramt.

Aarhus Byråd har i deres høringssvar til VVM- undersøgelserne vedtaget med én stemmes flertal at foretrække den Centrale linjeføring ned midt gennem Solbjerg by.

Konsekvenserne af den centrale linjeføring gennem Solbjerg er, at 41 familier skal eksproprieres, og deres huse jævnes med jorden. Stort set alle disse ejendomme ligger i Aarhus kommune.

Desuden må ca. 600 andre familier miste ejendomsværdi, fordi de ligger inden for en afstand af 300 m fra den kommende jernbane på den Centrale linje. Deres huse er usælgelige til den normale prissætning.

Derforuden vil de i fremtiden komme til at leve med den støj, som jernbanen kommer til at lave.

Ved de to andre linjeføringer bliver henholdsvis 2 og 6 ejendomme ramt af linjeføringerne omkring Solbjerg.

Som Banedanmark skriver i VVM-undersøgelserne: *"Der er færrest boliger i nærheden af Vestlig linjeføring og flest boliger i nærheden af Central linjeføring"*.

Begrundelsen for Aarhus Byråds stillingtagen er, at det er den korteste transporttid.

Den vestlige linje giver 8 sekunders længere rejetid, og den østlige linje giver 20 sekunders længere rejetid. Jeg tror ikke de rejsende vil mærke denne tidsforskel.

Lovgivningen om Togfonden sagde oprindeligt at strækningen Hovedgård - Hasselager skulle endelig vedtages i 2024.

Nu skal beslutningen om Togfondens 2. del tages i Folketinget i 2019, om disse planer skal udføres eller ej. Desuden er Jernbanestrækningen Hovedgård-Hasselager først på programmet i 2032 ifølge Trafik-, Bolig-, og Byggestyrelsens plan "Trafikplan for statslige jernbane 2017-2032".

Indtil da er rigtig mange mennesker placeret i uvished – om de er "købt eller solgt".

Denne "uvished" stopper al udvikling af Solbjerg og først i 2032, altså om 14 år, vil man kunne se frem til, at jernbanen anlægges. Alle de berørte familier er stavnsbundet til deres ejendomme.

Da Togfonden blev vedtaget var disse nye jernbanestrækninger **udelukkende** til højhastighedstogene to gange i timen hver vej.

VVM-rapporten åbner mulighed for, at der også kan køre godstog og lokaltog på strækningen.

Hvordan kommer Banedanmark ellers frem til, som de skriver til en Solbjerg-borger.

Når denne nye linje er anlagt – vil kapaciteten på Skanderborg Station blive formindsket med 50% for 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, som kun er til højhastighedstog?

Hvis Banedanmark virkelig ønsker sig kapacitetsudvidelse på jernbanenettet, skulle de undersøge en jernbane langs E45 og bevare jernbanestrækningen over Skanderborg.

Det er den mest direkte linje nord-syd, og det vil sparre 15 km for togene, så ikke alle tog skal ind til Aarhus H for at vende – det gælder også alle godstog.

Lav en jernbanestation – Aarhus Vest - ved Firkløveret i "Firkløver-krydset" E45 - Herningmotorvejen til fjern- og højhastighedstogene.

Den kommer til at ligge tæt på samtlige motorveje i Aarhusområdet.

Der passerer 90.000 biler ved "Firkløveret" i døgnet.

Der er store problemer for mange århusianere med at komme ind til Aarhus H, når de bor udenfor ringgaderne. Bilisterne kan umuligt køre ind og parkere i midtbyen.

Ved Firkløveret vil der være gode parkeringsmuligheder også for langtidsparkering.

Mange bilister kører i dag til Skanderborg og parkerer gratis og tager toget herfra.

Der var i Togfond-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" til Silkeborg vil krydse ved "Firkløveret".

16 minutter vil passagerer, der ikke absolut skal ind til Aarhus H, sparre.

Lav de gamle spor ud til Brabrand om til letbanespor og forlæng dem ud til Firkløveret, så tager det kun ca. 8 min med letbanen til Aarhus H, så vil det være let at komme fra Aarhus H til Aarhus V.

Lav Aarhus H om til "letbanegård".

Lav en "Aarhus Vest"- banegård til fjern- og højhastighedstogene ved "Firkløveret".

Så behøver man ikke at grave sporene ned under Aarhus H eller at lave samtlige broer ud til Brabrand om. For køreskinnerne til letbanen kan sagtens være under disse bygninger og broinstallationer, hvad 1. etape af letbanen klart har bevist.

Der kan opsamles 4,3 millioner ekstra passagerer om året ved et stop på Skanderborg Station ifølge Togfonden. Dette er ikke muligt ved en ny jernbanelinje fra Hovedgård til Hasselager, hvor togene ikke kommer til Skanderborg. Det er kun en mulighed ved en jernbanestrækning langs E45.

En Aarhus V-banegård vil i den grad aflaste Aarhus H trafikalt.

Aarhus V vil blive et nyt tiltrængt jernbaneknudepunkt i stedet for at pakke det hele sammen i Aarhus Centrum.

Støtter man forslaget om at flytte jernbanen ud til E45, kan det gøres på: www.skrivunder.net/sporjyllandddk. Det har 1268 personer allerede gjort.

Med venlig hilsen

Jørgen Christensen, Tisetvej 24, 8355 Solbjerg

(afsendt til JP 30-07-2018)

Facebook opdatering 10-08-2018

Jyllandsposten har nok ikke kunnet finde plads til mit sidste læserbrev "Mens vi venter". Har du lyst til at læse det, kan det gøres på følgende link:

Mens vi venter