

Banedanmark

Banedanmark har her i Jyllandsposten svaret på mit debatindlæg ”Er det magtmisbrug?” af den 14-01-2016 med et svar ”Banedanmark overholder reglerne” 20-01-2016.

Citat fra Banedanmarks svar:

”... Ligeledes blev der i høringssvarene 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 undersøgelseerne.”

Jeg har gennemlæst samtlige 25 høringssvar, og i dem kan jeg finde 2 svar, som kan ”tolkes” derhen, at man ønsker en jernbanestation i Solbjerg:

Det første svar er fra en ”borger”, der ønsker at letbanen til Solbjerg, og han beskriver, hvordan den på visse strækninger kan følge den eksisterende jernbane, og der skal laves nye spor resten af vejen til Solbjerg. Fra Genvejen til Hørning langs Skanderborgvej, og derefter følger de nye spor den Østlige linjeføring for til sidst at slå en sløjfe ind til Solbjerg.

Det andet svar, der kan ”tolkes” hen i retning af jernbanestation i Solbjerg er fra Solbjerg Fællesråd: (citater)

”En frygt for at Trafikstyrelsen er så fastlåst af sine screeningsrapporter, at der ikke kan tænkes i mulige alternativer eller anden mere visionær linjeføring for at opnå timemodellen mellem Odense og Aarhus. Er Trafikstyrelsen så forblændet på, grundet den politiske beslutning om 60 min fra Odense til Aarhus, at en ny linjeføring mellem Horsens og Aarhus SKAL ligge enten øst eller vest om Solbjerg ligegyldigt, hvad en nærmere VVM undersøgelse måtte belyse af ikke allerede kendte udfordringer og at anlægsudgiften dermed viser sig at blive langt større end nogle af de alternativer der i screeningsprocessen blev fravalgt?”

Vil Trafikstyrelsen være villig til at træde et skridt tilbage og se på alternativer, når der er foretaget en VVM undersøgelse af mulighederne øst/vest om Solbjerg, hvis det viser sig at disse er forbundet med for stor risiko for miljøet, borgerne og økonomien?”

Solbjerg Fællesråd – og alle os andre – havde på dette tidspunkt kun de to linjeføringer: den vestlige- og den østlige linjeføring at tage stilling til. Så vidt jeg læser det, spørges der ind til om Banedanmark er villig til at kigge på alternativer f.eks. kunne det være at kigge på en linjeføring langs E45.

(citater fra Solbjerg Fællesråds høringssvar:)

”Derfor refereres der fremadrettet til høringssvar fra Spor Jylland, der meget detaljeret belyser problematikkerne i og omkring Solbjerg, herunder blot oplistet,

- At linjeføringen ikke giver værdi for udviklingen i området, da milliard investeringen i området ikke er tænkt ind i ”Samspil 2025 – Aarhus Letbane” eller at den øgede kapacitet kan medføre et stoppested i byen som en del af et regionaltoget mellem Aarhus og Horsens.”

Det første punkt i denne "blot oplistet" er **ikke** taget fra SPOR-Jyllands hørings svar, men fra en rapport udarbejdet af "Midttrafik", om hvordan man vil anlægge og strukturere Letbanen i Aarhus.

Heri indgår Solbjerg overhovedet ikke, og det er nok ud fra denne problematik Fællesrådet svarer.

De øvrige punkter på "Solbjerg Fællesråds oplistning" er taget fra SPOR-Jyllands hørings svar.

Banedanmark udtaler at de er åbne overfor en jernbanestation i Solbjerg og har skitseret muligheden i den nye 3. linjeføring – den centrale linjeføring. I idehøringsfasen var der kun de to andre linjeføringer.

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

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

Det er på grundlag af disse to hørings svar, Banedanmark bygger deres forslag om en central linjeføring.

(citater)

"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."

Er det ikke rigtigt, at det er Banedanmark – nok 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 så vedtaget af et flertal i Folketinget på dette tidspunkt, bestående af Socialdemokraterne, Radikale Venstre, SF, Enhedslisten og Dansk Folkeparti.

Togfonden havde to linjeføringer omkring Solbjerg.

Efterfølgende fik Banedanmark og Trafikstyrelsen til opgave at sætte Idehørings-fasen i gang.

(citater fra Banedanmarks hjemmeside)

Idéfase

Banedanmark udarbejder et beslutningsgrundlag til politisk behandling og har derfor igangsat en VVM-proces, hvor idéfasen er første skridt.

Idéfasen er den første af to offentlige høringer om projektet. Alle borgere, interesseorganisationer, virksomheder, myndigheder m.fl. kan fremkomme med kommentarer og ideer til, hvad der bør belyses, således at flest mulige hensyn kan indgå i den videre planlægning.

Er det ikke Banedanmark, der vælger ud hvilke ideer, der skal bringes videre?

I dette tilfælde har de valgt at lave en central linjeføring på grundlag af 2 hørings svar, 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 "3 uafhængige borgere" og "3 foreninger", der i deres hørings svar har foreslået, at man undersøger muligheden for at lægge jernbanen ud til motorvejen E45.

Det er da rigtigt at det er vore 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.

Der er stor trængsel ved håndvasken i Banedanmark!

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

I dette tilfælde mener jeg nu, at der er meget kvalitet i de 6 andre hørings svar, som foreslår jernbanen lagt ud til E45.

Citat fra Banedanmarks svar:

"Høringsnotatet kan ses på Banedanmarks hjemmeside."

Hvem er det lige, der udvælger hørings svarerne?

Hvad giver Banedanmark som begrundelse for ikke at undersøge denne linjeføring?

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!

-at forslaget ikke bidrager....

Vi tager den lige "Én gang mere for Banedanmark"!

- at jernbanen kommer ud i en trafikkorridor, hvor støjen er i forvejen.
- Strækningen er på 12 km - 15 km kortere end ind 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/tim i gennemsnit.
- Der spares 15-16 min i forhold til at køre ind til Aarhus H.
- "Aarhus V-banegården" er en "gennemkøringsstation", modsat Aarhus H, der er en "sækbanegård".
- "Aarhus V-banegården" kommer til at 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 Grenå-motorvejen og 2 km til den kommende Viborg-motorvej.
- Ifølge Togfonden.dk's egne beregninger vil passagertallet blive øget med 4,3 mio. 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 mio. 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 - med mulighed for busterminal, Falck-station, og politistation
- "Aarhus V-banegården" vil være til fordel for alle østjyder – de eneste, der måske ikke for fordel af den, er de 60.000, som bor indenfor Ringgaderne i Aarhus. Men de kan stadig overholde "Timeplanen". De har 15-16 min til at komme fra Aarhus V til Aarhus H.
- De eksisterende spor ind til Aarhus H kan stadig benyttes af regional- og godstog altså danner de en såkaldt shunt, og hermed større kapacitet.

Nu bruger Banedanmark 62,7 mio. kr. på VVM-undersøgelser af 3 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 ikke gør deres arbejde godt nok og tromler egne forslag igennem".

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

Med venlig hilsen
 Jørgen Christensen,
 Tisetvej 24, 8355 Solbjerg
 Medlem af: sporjylland.dk

(Indsendt til JP 24-01-2016)