

HENVENDELSE TIL :

Til Transportudvalget og partilederne i Togfonden.

Inden man vedtager at igangsætte Togfondens 2. del for at vedtage en ny infrastrukturplan, bør dette debatindlæg i Jyllandsposten læses.

[HTTPS://JYLLANDS-POSTEN.DK/AARHUS/MENINGER/BREVE/ECE11716540/DET-ER-VANVID/](https://jyllands-posten.dk/aarhus/meninger/breve/ece11716540/det-er-vanvid/)

04.11.2019 KL. 17:20

Det er vanvid

JØRGEN CHRISTENSEN

Solbjerg

Nu har Banedanmark anbefalet at anlægge en ny jernbane i Østjylland fra Hovedgård til Hasselager. Den kommer til at køre 300 meter fra mit køkkenvindue. Det kunne jeg nok leve med, hvis det var den bedste løsning for jernbanen.

Men det er ikke den bedste løsning at sende alle tog ind til Aarhus H for at vende køreretning inde på Aarhus H. Det tager togene mindst otte minutter at vende ved Aarhus H.

Nu foreslår Banedanmark, at man laver en ny jernbane på 24,7 km, som sparer fire og et halvt minut i rejsetid.

Banen kommer til at koste 3,7 mia. kr.

Det hænger ikke sammen!

Der kan laves en ny 12 km lang jernbane langs trafikkorridoren E45.

Den sparer 15,5 minutter i rejsetid inkl. et stop ved en ny banegård, der bliver en "gennemkøringsstation".

Her kan der laves mulighed for at kort- og langtidsparkere, hvad der ikke er muligt ved Aarhus H i dag.

Jernbanen sparer også togene for at køre de 15 km ekstra ind i "blindtarmen" til Aarhus H, viser beregninger foretaget af Banedanmark.

Desuden er der lige det, at den foreslåede linjeføring af jernbanen Hovedgård-Hasselager løber igennem et drikkevandsområde, hvor Aarhus Vand pumper 1,5 mio. kubikmeter vand op om året. Området har seks indvindingsboringer (kildepladser), og to af dem rammes direkte af den foreslåede linjeføring.

Drikkevandsboringerne forsyner det sydlige af Aarhus by med 40 pct. af bydelens drikkevand, og 10 pct. af alt drikkevandet ind til "Storaarhus" kommer fra disse boringer.

Så hver gang en aarhusianer tapper en liter vand fra vandhanen, kommer en deciliter fra disse boringer.

Banedanmark har ikke styr på sin brug af Roundup, og det vil de bruge for at mindske risikoen for brandfare. Med risiko for at forurene vores grundvand.

Spar 15,5 minutter i rejsetid ved at lægge jernbanen ud i trafikkorridoren langs E45.
Stop dette "fantasiprojekt", og brug de 3,7 mia. kr. på velfærd.

JP har valgt ikke at bringe:

Synes du også at jernbanen skal ud i trafikkorridoren langs E 45, så skriv under på en sådan løsning på:

www.skrivunder.net/sporjyllanddk

Svar på min henvendelse:

Der kom en del autosvar, derudover modtog jeg følgende:

Kære Jørgen Christensen

Tak for orienteringen om dit glimrende indlæg. Det er fortsat Venstres klare holdning, at der ikke skal bygges en ny jernbane gennem Østjylland. De positive effekter står overhovedet ikke mål med den høje pris for et sådant projekt. Vi skal ikke bruge penge, der reelt ikke findes, på projekter, der ikke er behov for (det store økonomiske hul i Togfondens fase 2). Specielt ikke i en tid med masser af påtrængende og grydeklare infrastrukturprojekter landet over.

Hvor der er vilje, er der vej!

Med venlig hilsen

Kristian Pihl Lorentzen

MF, Transportordfører for Venstre



FOLKETINGET

Christiansborg
1240 København K

Tlf. +45 2752 2818

Mail: vkrlo@ft.dk

www.kplorentzen.dk



Kære Jørgen

Du har helt ret. Derfor støtter Nye Borgerlige det selvfølgelig heller ikke.

Med venlig hilsen
Mette Thiesen
MF



FOLKETINGET

Medlem af Folketinget (NB)

Christiansborg
1240 København K

Tlf. +45 3337 5500
Dir. +45 3337 5813
Mette.Thiesen@ft.dk
www.ft.dk

Hej Anne

Først tak fordi du gav dig tid til at svare på mit debatindlæg.
Jeg havde ikke forventet, at du var enig med mig, idet SF jo var med til at vedtage Togfonden.
Der er dog nogle ting, som jeg gerne vil påpege. (indskrevet med rødt)

Hej Jørgen,

Mange tak for din mail – jeg sætter stor pris på, at du har taget dig tid til at skrive til os transportordførere.
Jeg må dog sige, at jeg er delvist uenig med dig.

Banen fra Hovedgård til Hasselager giver ganske vidst kun en tidsbesparelse på nogle få minutter ift. timemodellen, men den giver en rigtig god samfundsøkonomisk forrentning (dvs. det bliver i sidste ende til en stor tidsgevinst jf. det store antal passagerer – se evt. her:

<https://www.trafikstyrelsen.dk/~media/Dokumenter/06%20Kollektiv%20trafik/Togfonden%20DK.pdf>)

Beregningerne i Togfonden kan man sætte et stort spørgsmålstejn ved især på passagerområdet.

60 % stigning af passagerer på Aarhus H? (side 89)

4,3 mio. passager om året ville kunne benytte hurtigtogene ved et stop i Skanderborg. (side 65)

Tallene fra i dag viser noget helt andet:

DSB har mistet 3 % af deres passagerer fra 2013 til 2018.

Fra JP 30.08.2019 KL. 06:45

Hver sjette togrejsende har på fem år opgivet toget på rejsen over Storebælt.

”Nye tal fra første halvår af 2019 viser, at udviklingen og flugten væk fra toget fortsætter: Det nationale togselskab har på seks måneder mistet 2,4 pct. af kunderne på Storebælt – svarende til 92.000 passagerer – mens DSB har haft en tilbagegang i det vestlige Danmark, Fyn og Jylland, på 0,7 pct. eller 43.000 passagerer. Også S-toget er gået tilbage med knap 1 pct.”

Kun 7 ud 100 rejser med DSB foretages vest for Storebælt.

Det er absolut en interessant idé at lave en shunt, som forbinder banen fra syd med banen fra nord i den vestlige del af Aarhus ved Eskelund.

Eskelund-løsningen er blevet undersøgt i 2 rapporter – og forkastet:

Der er lavet en screeningundersøgelse af Cowi på 68 sider af den såkaldte ”Eskelundløsning” med udflytning af Aarhus H til Kongsvang.

<http://www.sporjylland.dk/PDF/Alternativ%20placering%20af%20Aarhus%20H%20-%20teknisk%20notat.pdf>

Atkins har lavet en tilsvarende undersøgelse af "Eskelundløsningen" på 32 sider.

<https://www.bane.dk/-/media/Bane/Borger/Baneprojekter/Kommende-projekter/Elektrificering-og-opgradering-Aarhus-H- -Lindholm/Udflytning-Aarhus-H/Shunt-Ide- -teknisk-notat- 1 .pdf>

Det der ikke er blevet undersøgt er forslaget om at lægge jernbanen ud langs E45 (12 km) og lade fjern- og hastighedstogene standse her.

http://www.tisetweb.dk/PDF/De%20problematiske%20jernbaner%20og%20den%20alternative%20losning_20_08_19.pdf

Med dette forslag kan partierne bag Togfonden genoplive Timodellen, som jo er ellers "død", idet der spares 15,4 minutter (beregninger foretaget af Banedanmark). Det tager ca. 8-10 min ind til Aarhus H med letbane, hvis man laver de gamle spor om til letbanespor ud til Brabrand, og videre ud til "Firkløveret" (krydset mellem E45 og Herningmotorvejen).

Se også Fakta-ark : <http://www.tisetweb.dk/PDF/Faktaark%202.pdf>

Det har SF faktisk også foreslået i vores infrastrukturplan, dog i første omgang mest for at lede godstog udenom Aarhus centrum. **Banen Hovedgård-Hasselager kommer ikke udenom Aarhus Centrum.**

Men man kan sagtens udvide idéen til at være en stor station "Aarhus Vest", som jo rigtigt nok vil betyde hurtigere rejsetider fra København til Aalborg, og det vil også være en fordel for mange af de rejsende til og fra Aarhus, som ikke skal helt ind til centrum.

Det vil til gengæld ikke være en gevinst for rejsende, som skal ind til Aarhus centrum, og bidrager derfor ikke til, at timemodellen realiseres for Aarhus, hvilket jeg og SF synes er meget vigtigt.

Folk ind til Aarhus H sparrer 5 min ved denne alternative løsning – det samme som på Hasselager-Hovedgård (24,7 km).

Jeg kan dog sagtens forestille mig en model, hvor nogle timemodeltog ikke kører ind til Aarhus centrum, mens andre gør.

Den nye bane fra Hovedgård til Hasselager er dog alt andet lige en god investering, og det ville ovenstående løsning ikke ændre på. **(jeg er uenig – ud fra ovenstående med rødt)**

Tusind tak fordi du dog tog dig tid til at skrive til mig!

Tak fordi du gav dig tid til at svare.

Øvrige debatindlæg om jernbanen kan du se på: www.tisetweb.dk

Med venlig hilsen
Jørgen Christensen
Tisetvej 24
8355 Solbjerg

PS Hvad med vores grundvand?

Med venlig hilsen

Anne Valentina Berthelsen
MF



FOLKETINGET

Medlem af Folketinget (SF)

Ordfører for transport, landbrug, natur, forsvar & dyrevelfærd

Christiansborg
1240 København K

Tlf. +45 3337 5500

Dir. +45 3337 4403

Anne.berthelsen@ft.dk

www.ft.dk