

Til trafikudvalget i Folketinget	Solbjerg d. 18 feb. 2022
Til partilederne bag Togfonden	Solbjerg d. 18 feb. 2022
Til Aarhus Byråd	Solbjerg d. 18 feb. 2022
Til Skanderborg Byråd	Solbjerg d. 18 feb. 2022

### **Paralleljernbanen koster 3,7 milliarder skattekrone.**

Regeringen vil lave en parallelbane til den nuværende jernbane over Skanderborg. De vil lave en jernbane mellem Hovedgård og Hasselager, der bliver på mellem 23 og 24½ km lang alt efter hvilken linjeføring, man vælger af de tre, der er i spil omkring Solbjerg.

Den er 5-6 km kortere end den nuværende jernbane over Skanderborg, der er på 29 km.

Denne jernbane vil sparre 4½ til 5 minutter i rejsetid i dag. (1)

Det er for at gennemføre Timeplanen, som er en del af Togfonden, og som partierne Soc.dem., Rad.V., Enhedsl. og SF står bag. Timeplanen beskriver en rejsetid på en time mellem de store byer i Danmark.

Det vil sige, at det koster mellem 730 - 811 millioner skattekrone at sparre ét minut i rejsetid mellem Horsens og Aarhus, og det koster mellem 148 - 159 millioner skattekrone at anlægge én km jernbane - alt efter valg af linjeføring.

Løser det så problemerne i Østjylland for jernbanen?

Begge jernbanestrækninger både "den nye og gamle" ender inde i centrum ved Aarhus H.

Problemet med Aarhus H er, at det er en "sækbanegård". Det vil sige at togene skal vende 180 grader og køre tilbage ad samme spor, som det kom ind på. Det tager i dag passagertogene 8 minutter at vende og køre i modstat retning, og det tager 45-60 minutter for et godstog.

Det vil også gælde for de kommende eltog.

De ca. 285.000 aarhusianere, der bor udenfor ringgaderne (ca. 65.000 bor indenfor) har store problemer med at komme ind til Aarhus H. Parkering er ganske umulig ved Aarhus H.

Der bliver betydeligt flere passager og øget trafik, hvis Banedanmarks prognoser i Togfonden holder vand.

De siger, at der kommer en passagerøgning på 60 pct. ved Aarhus H, når Togfonden er udført.

Det betyder yderligere 4,5 millioner passagerer, der skal ind til Aarhus H. (2)

Den eneste måde at løse disse problemer på er ved at lægge jernbanen udenfor byen, og ikke at lave en jernbane fra Hovedgård til Hasselager med de samme problemer, som den nuværende over Skanderborg.

Beregninger fra Banedanmark siger, at der spares 15½ minut i rejsetid – incl. et stop - i forhold til at køre ind omkring Aarhus H ved at lægge en jernbane i trafikkorridoren langs E45.

Det er en betydelig større tidsbesparelse på 4½-5 minutter, der spares ved at anlægge en Hovedgård-Hasselager jernbane.

Det bliver en jernbane på 12 km, og det er 15 km kortere end ind omkring Aarhus H.

Lad fjern- og højhastighedstogene benytte denne station og lav et transportsystem – letbane, BRT-busser –

S-tog el.lign. - ind til Aarhus H, som kører med en frekvens, der passer til. Det vil tage ca. 8 minutter fra Firkløveret til Aarhus H med tog.

Der kan laves en alternativ banegård ved "Firkløveret" (motorvejskrydset E45-Herningmotorvejen). Det bliver en "gennemkøringsstation" med et stop på 2 minutter i modsætning til Aarhus H, hvor det tager 8 minutter på Aarhus H.

Det bliver tæt på et kommende DSB service- og reparationsværksted for el-tog (½ km).

De kommende el-tog skal også ind omkring Aarhus H og vende.

Det bliver tæt på samtlige motorveje (0-6 km) i Aarhus-området, og 90.000 biler passerer forbi "Firkløveret" i døgnet.

Der er mulighed for at lave kort- og langtidsparkering.

Der kan også placeres rutebilstation, politistation og redningskorps ved jernbanestationen.

I trafikradioen er det ofte på motorvejene, der er problemer på. (2)

Folketinget har lige vedtaget en ny jernbane fra Aarhus til Silkeborg – denne kommer også gennem "Firkløveret".

Synes du også at jernbanen skal ud langs E45 så, skriv under på: [www.skrivunder.net/sporjyllanddk](http://www.skrivunder.net/sporjyllanddk)

Nu skal Banedanmark i gang med at renovere Aarhus H.

Sporene skal graves ned under Bruns Bro og Vandrehallen, så de 8 m høje køremaster til de kommende el-tog kan være under disse bygninger. Letbanens køremaster var der ikke problemer med at have under disse bygninger. Perronerne skal forlænges med 80 m, og der skal opsættes et nyt signalsystem.

Dette arbejde vil foregå mest i dagtimerne men også i nattetimerne.

Folk skal ikke have lov – ifølge lovforslaget - til at klage over støj i nattetimerne til en uvildig myndighed, men kun til Transportministeriet, som også er byggemyndighed.

Der er bl.a. ud fra begrundelsen, at det vil øge tidsplanen og økonomien, hvis folk får mulighed for at klage til en uafhængig myndighed.

Det var noget andet og ikke et problem, da Togfondens første del lige måtte have 2 milliarder i ekstrabevilling for at få økonomien til at hænge sammen, eller et signalsystem der er 7 år forsinket i forhold til den oprindelige tidsplan.

Alt dette ændrer ikke på status for Aarhus H – det vil stadig være en "sækbanegård" med trafikkaos i og omkring midtbyen.

Med venlig hilsen  
Jørgen Christensen  
Tisetvej 24  
8355 Solbjerg

1) Faktaark: <http://www.tisetweb.dk/PDF/Faktaark1.pdf>

2) Faktaark: <http://www.tisetweb.dk/PDF/Faktaark%203.pdf>

Debatindlægget kan også ses på: [http://www.tisetweb.dk/PDF/Parallelbane\\_22\\_01\\_22.pdf](http://www.tisetweb.dk/PDF/Parallelbane_22_01_22.pdf)

Debatindlægget er bragt i Århus Stiftstidende 17-02-2022: <https://stiften.dk/artikel/togplanerne-for-aarhus-giver-ingen-mening-i-3A6g-nu-en-baneg-3A5rd-ud-til-e45-det-vil-i-3B8se-problemet>

Debatindlægget er desuden sendt til trafikudvalget i Folketinget, partilederne bag Togfonden, Aarhus Byråd og Skanderborg Byråd. Kan ses på: [http://www.tisetweb.dk/PDF/Henvendelse\\_18\\_02\\_22.pdf](http://www.tisetweb.dk/PDF/Henvendelse_18_02_22.pdf)

Kilde: Togfonden.dk (side 24)

Da der kun var to linjeføringer "på tegnebrættet" af jernbanen omkring Solbjerg i dag er der tre – den sidste igennem Solbjerg.

