

Til Transportudvalget og partilederne i Togfonden

+ Skanderborg Byråd
og Aarhus Byråd

”Det kan ikke være så svært: Send jernbanen ud til E45 og spar tid og penge.

Offentliggjort i Århus Stiftstidende 19-03-2021

<https://stiften.dk/artikel/det-kan-ikke-v%C3%A6re-s%C3%A5-sv%C3%A6rt-send-jernbanen-ud-til-e45-og-spar-b%C3%A5de-tid-og-penge>

Vil du se dokumentationen for mine påstande i læserbrevet

Udflytning af Aarhus H?

Hvorfor er der fremkommet så mange forslag om udflytningen af Aarhus H?

Hvad er problemerne ved Aarhus H?

- At tilgængeligheden til Aarhus H ikke er stor for de aarhusianere, der bor udenfor ringgaderne (ca. 65.000 indenfor – ca. 285.000 udenfor)
- At byrådet ønsker bilerne skal ud af byen, og alle skal tage offentlig transport til Aarhus H
- At togene skal vende 180 grader for at køre ud af samme spor, som det kom ind på. Aarhus H er en ”sækbangård” i modsætning til en ”gennemkøringsstation” (f.eks. Skanderborg)
- At der ikke er mulighed for at parkere ved Aarhus H
- At der vil komme 60% flere passagerer til Aarhus H ved Togfondens gennemførelse
- At Aarhus H skal have gravet sporene ned for at få kørerledningerne til elektrificeringen ind under bygningen
- Hurtigere togtransport

Det at tilgængeligheden ikke er stor, er nok det største problem for mange aarhusianere.

Mange skal have familie eller venner til at køre sig ind til Aarhus H for at tage toget, derfor tager mange til Skanderborg for at tage toget herfra. Her er der mulighed for gratis at kort- eller langtidsparkering.

Ved Togfondens gennemførelse vil det betyde yderligere øgning af passagerantallet med 60 % ved Aarhus H. – lig med 4,5 millioner ekstra passagerer om året. (Togfonden.dk side 89).

Aarhus Byråd vil have Banegårdspladsen og måske Parkallé ”tømt for privat kørsel”. Måske fordi de så kan få plads til præstigeprojektet ”Letbanens 2. del”.

Efter mit debatindlæg i Århus Stiftstidende om udflytningen af Aarhus H til ”Firkløveret” ved motorvejene, er der kommet flere debatindlæg om, at man burde flytte Aarhus H. (1 – se under debatindlægget)

Der er bl.a. kommet forslag om, at man skulle flytte Aarhus H ud til Kongsvang – den såkaldte ”Eskelundløsning”.

Denne løsning er blevet undersøgt af de to rådgivende ingeniørfirmaer Cowi og Atkins. Konklusionen på disse screeningundersøgelser blev, at ulemperne ved en placering i Kongsvang var større for passagererne end ved Aarhus H. Screeningen pegede på, at det ny stationsanlæg samt shunt m.v. vil koste ca. 3 mia. kr,

hvilket er 5-6 gange mere end det forventes, at en ombygning af Aarhus H vil koste. (2-3-4)

Bl.a. har SF været ude med forslaget om "Eskelundløsningen", og samtidig vil de have en "Superbanegård" ved krydset Viby Ringvej og Søren Frichsvej. Det er bl.a. for at sparre togene for at vende 180 grader inde i sækbanegården på Aarhus H. En superbanegård vil blive en gennemkøringsstation.

De mener også, at godstogene skulle benytte denne "shunt" og ikke bruge 45-60 min - som i dag - på Aarhus H for at vende køreretning. Persontogene bruger 8 min på at vende på Aarhus H. (5 + rejseplanen.dk) Det er dog sådan i dag, at under 1 pct. af al godstransport i Danmark fragtes på jernbanen. Togfonden har fået lavet to godsterminaler i Esbjerg og Hirtshals til 133 millioner, som i dag ruster op og gror til i ukrudt.

Et forslag om en linjeføring af jernbanen mellem Brabrand Sø og Årslev Engsø er også blevet undersøgt af Cowi for Skanderborg kommune, og er blevet forkastet. (6)

Et forslag om at lægge en banegård ved Genvejen (Viby J) er også blevet foreslået. Det løser ikke "sækbanegårds-problematikken" og vil blive et nyt "Høje Tåstrup" bare i Aarhus. (7)

Det der ikke er blevet undersøgt er en linjeføring langs E45 på 12 km. Den korteste linje nord-syd. (se kort herunder)

Jeg har dog - med hjælp fra en tidligere trafikminister - fået Banedanmark til at undersøge denne linjeføring for km- og tidsbesparelse. Linjen er 15 km kortere end ind omkring Aarhus H og sparrer 15,4 minut i rejsetid incl. et stop på en ny jernbanestation. (8) Det løser alle de problematikker, der er beskrevet ovenfor.

Desuden er der lavet en forundersøgelse af en jernbane mellem Aarhus og Silkeborg, som kommer igennem en ny jernbanestation ved Firkløveret, (9 + kort herunder) og et nyt reparationsværksted for de kommende el-tog bliver lavet meget tæt på en ny jernbanestation ved Firkløveret. (10)

Banedanmark har lavet en **VVM-undersøgelse af en ny jernbane mellem Hovedgård og Hasselager**. Det er sket efter den plan, der hedder Togfonden.

Der er 3 forskellige linjeføringer i spil via Solbjerg - på den nordlige delstrækning af denne jernbane - på mellem 23 og 24,7 km. De er mellem 4,3 og 6 km kortere end den nuværende jernbane over Skanderborg. Banedanmark anbefaler til Folketinget at lave den østlige linje på 24,7 km. På den østlige linje skal der nedlægges 2 ud af 6 drikkevandsboringer, som forsyner Aarhus med 10% af byens drikkevand. (11) Rejsetidsbesparelsen er på den østlige linje er på 4½ minut og 5 minutter på de to andre.

Anlægsomkostningerne er beregnet til 3,7 milliarder skattekrone.

Folketinget har ikke vedtaget en anlægslov for denne strækning.

Ved en anlægslov vælges, hvilken linjeføring af de tre forslag og sætter projektet i gang.

Jeg synes det er "hul i hovedet" at anlægge en ny jernbane på mellem 23 og 24,7 km, der kun er mellem 4,3 og 6 km kortere end den nuværende jernbane over Skanderborg til en pris af 3,7 milliarder, som kun sparrer mellem 4½-5 minutter i rejsetid. (12)

Ifølge Banedanmarks egne beregninger kan der også hentes 4,3 millioner ekstra passagerer om året ved at bevare jernbanen over Skanderborg i forhold til en ny jernbane mellem Hovedgård og Hasselager.

Den nye planlagte jernbane kommer ikke til at køre over Skanderborg. (Togfonden.dk side 65 - se tabel herunder)

Der kan i stedet laves en jernbane på 12 km langs E45, som sparrer de fleste rejsende for 15½ minut i rejsetid. Desuden får Aarhus et nyt knudepunkt for jernbane- og biltrafikken udenfor midtbyen. 90.000 biler passerer forbi "Firkløveret" i døgnet og samtlige motorveje i Aarhus er 0-6 km fra "Firkløveret". Jernbanen skal være for fjern- og højhastighedstogene, og stationen bliver en gennemkøringsstation med mulighed for kort- og langtidsparkering. En ny busstation kan også fint være her. (10 + se kort herunder)

Det vil være en fremtidssikret løsning for jernbanen - løse ovenstående problematikker ved Aarhus H - og vil få mange aarhusianere til at benytte denne jernbanestation.

Aarhus Byråd behøver ikke at lave så mange forbuds- og kørselsrestriktioner i midtbyen for bilisterne.

Synes du også at jernbanen skal ud langs E45 så skriv under på: skrivunder.net/sporjyllanddk

Med venlig hilsen

Jørgen Christensen

Tisetvej 24

8355 Solbjerg

(afsendt til Aarhus Stiftstidende d. 17-03-2021)

1. <https://stiften.dk/artikel/forslag-flyt-aarhus-h-ud-til-motorvejene>
2. <https://www.bane.dk/-/media/Bane/Borger/Baneprojekter/Kommende-projekter/Ny-bane-Hovedgaard--Hasselager/VVM-Hoering/Yderlige-bilag/Alternativ-placering-af-Aarhus-H.pdf>
3. <https://docplayer.dk/19535857-Shunt-ide-indledende-screening-af-ny-aarhus-h-ved-kongsvang-og-etablering-af-shunt-mellem-banerne-mod-syd-og-nord-udarbejdet-af-atkins-og-sweco.html>
4. <http://www.sporjylland.dk/PDF/Screening%20af%20udflytning%20af%20arhus%20H.pdf>
5. <https://stiften.dk/artikel/hurtigere-tog-lad-aarhus-f%C3%A5-en-ekstra-super-baneg%C3%A5rd>
6. <http://www.sporjylland.dk/love/Analyse%20at%20jernbaneshunt%20udenom%20Aarhus%20H.pdf>
7. <https://stiften.dk/artikel/en-super-hovedbaneg%C3%A5rd-til-aarhus-lad-os-l%C3%A6gge-den-ved-genvejen>
8. Dokumentation/korrespondance med Banedanmark og trafikministeren om km- og tidsbesparelse kan ses på www.sporjylland.dk i tabellen midt på forsiden.
9. <https://www.trm.dk/publikationer/2012/screening-af-en-ny-bane-%C3%A5rhus-galten-silkeborg/>
10. <http://www.tisetweb.dk/PDF/Faktaark%203.pdf>
11. <https://jyllands-posten.dk/jpaarhus/debat/breve/ECE11725129/hvad-med-drikkevandet-til-aarhus/>
12. <http://www.tisetweb.dk/PDF/Faktaark1.pdf>



Kilde: Trafikstyrelsen: optimering af stationsstrukturen – marts 2014 – side 62

Rød streg: Jernbane mellem Silkeborg og Aarhus

Orange streg: "Eskelundløsningen"

Blå streg: Langs E45 (Mit forslag)

Tabel 13. (Togfonden.dk side 65) Omkostningseffektivitet for de forskellige anlægselementer og forskelligt materiel.

	Passagerer (mio/år)	Anlægs kroner pr sparet time (kr/time)					
		IC3 180 km/t	IC4 200 km/t	ET 200 km/t	Flirt 200 km/t	ICE 250 km/t	Velaro 300 km/t
A1 Ny bane henover Vestfyn	10,6	180	130	130	130	100	80
A2 Opgradering henover dele af Vestfyn	11,4	180	150	110	110	120	110
A3 Opgradering gennem Fredericia	5,1	60	60	60	60	60	60
A13 Ny Lillebæltsbro m.m.	8,8	260	210	170	160	180	170
A4 Opgradering Pjedsted-Vejle Fjord	9,6	80	60	50	40	50	40
A5 Bro over Vejle Fjord	5,1	120	110	110	110	110	110
A6 Opgradering Vejle Fjord-Horsens Syd	8,4	750	110	110	110	110	110
A7 Ny bane udenom Horsens	5,1	230	200	200	200	190	190
A8 Opgradering Horsens Nord-Hovedgård	8,2	160	70	70	70	70	70
A9 Ny bane Horsens Nord-Skanderborg	8,2	200	190	190	190	190	160
A10 Opgradering Skanderborg-Århus	10,9	80	80	80	80	80	80
A11 Ny bane Hovedgård-Århus	6,6	140	120	120	120	100	90
B1-B3 Ny bane Odense-Horsens (via Bogense-Juelsminde)	7,9	110	100	100	100	90	80
D1 Opgradering dele af Snoghøj-Lunderskov	3,7	350	350	350	350	350	350
D2 Opgradering Lunderskov-Esbjerg	2,2	400	190	190	180	190	180

Opgørelse af anlægskroner pr. sparet rejsetime over en 50-årig periode (højt beløb for IC3 i A6 skyldes, at IC3 ikke kan udnytte 200 km/t) . Fravalgte anlægselementer er gråmarkeret.

Fra kommentarer i Århus stiftstidende:

Claus Strøeh

Enig. Det er eneste logiske løsning. Desværre holder byrådets flertal stædigt fast i, at al togtrafik skal ind om Aarhus H. I for eks Kina er fjern-/højhastighedsbanerne lagt som foreslået her og med gode forbindelser videre ind til byerne. Det virker super godt.

Synes godt om · Svar · 1 · 6 t.



Svend B. Carstensen

Vil du ikke læse mit forslag? Jeg er helt åben for kritik og forslag. Men jeg mener faktisk, at jeg har alle - også de private biler - i min skitse... :-)

Synes godt om · Svar · 1 · 3 t.

Claus Strøeh

Svend B. Carstensen Jeg læste faktisk med interesse dit forslag, da du for nogle uger siden lagde det frem. Jeg synes, du har mange gode tanker. Mht. hvordan tog kan gøres attraktive for flest mulige mennesker, er vi nødt til at tænke anderledes. Jeg har med stor fornøjelse kørt både Japan og Kina rundt i højhastighedstog. Det fungerer aldeles fremragende. Togene har deres egne spor og stationer. Stationerne ligger typisk i udkanten af byerne med gode forbindelser til centrum. Aarhus er selvfølgelig i den sammenhæng en meget mindre by, men Aarhus H er på mange måder en begrænsning pga. sin placering. Jeg tager aldrig toget i Danmark - dels har jeg temmelig dårlige erfaringer med pålideligheden, dels er det bare for bøvlet (jeg bor i Beder). Jeg mener Aarhus H skal bevares som den centrale station for lokal og regionaltrafik, men jeg kan ikke se, hvordan stationen kan blive fremtidens løsning. Det næste bliver et højhastighedstog over Kattegat. Hvordan skal det lige fungere?



Svend B. Carstensen

Nix. Nej. Aldrig i livet. Byen fortjener et levende og pulserende hjerte i centrum, så vi kan fremstå som den dynamiske og grønne by, som Aarhus er... :-)

Eller rettere kan blive. Og selvfølgelig kan byen det, hvis der er politisk mod og vilje til det.

Men det kræver en hel og sammenhængende infrastruktur, som tilgodeser alle former for personmobilitet. En sådan har jeg i al beskedenhed udarbejdet en overordnet skitse for - den er her:

<https://stiften.dk/.../en-dr%C3%B8m-om-byens-indretning...>

Synes godt om · Svar · 2 · 4 t.



Lennie Boesen

Det er da et udmærket forslag, bortset fra at du mener, alle rejsende skal tvinges til at køre ind til centrum for at tage toget.

Det geniale i dit forslag er, at Letbanen og BRT-busser er fortrinlige til at servicere midtbyen, og de kan ved hjælp af en linje ud til Jørgen Christensens linjeføring og dermed en ny hovedbanegård.

Det er tåbeligt at alle skal tvinges ind i centrum, når det er et erklæret politisk mål, at det skal gøres så besværligt som muligt at komme der i bil. Nu er det, med de udvidede Taxa-holdepladser, ikke længere muligt at hente eller bringe passagerer ved toget.

Hvis Jørgen Christensens løsning så også indeholder, at busser og tog holder på samme matrikel, så vi slipper for Aarhusløsningen med, at man ikke skal tage bussen ind for at stige om til toget, så er meget nået.

Synes godt om · Svar · 50 min

Vil du ikke godt læse mit forslag? Jeg er helt åben for kritik og gode forslag. Men lad os ikke sige, at noget er "bare" her... :-)

[Svar](#) · 3 t.



Jørn Ruben Nielsen

Min kommentar er naturligvis stærk ironisk :). Og en væsentlig ting, som de der går ind for en udflytning af Aarhus H totalt overseer er, at (næsten) al kollektiv trafik i kommunen pt. udgår og indgår fra Park Allé og Banegårdsplads. Hvis man flytter Aarhus H må man rimeligvis også omstrukturere hele den kollektive trafik i kommunen – eller have to poler, hvorfra det hele samles og spredes. For ellers bliver vejen altså meget lang til en ny hovedbanegård for rigtig mange aarhusianere rundt om i kommunen, som ikke har tænkt sig at køre i bil til banegården. Så jeg er helt enig med dig og mange andre i, at Aarhus H skal blive liggende og jeg synes også, at den udgør, som du skriver, et naturligt midtpunkt for byen.

Jeg har svært ved at overskue en så omfattende en plan, som du fremlægger. Jeg er sikker på at det er et seriøst og gennemtænkt indspark i debatten om den offentlige transport i kommunen. Men jeg kan tvivle på, om 'byrådderne' egentlig vil en stærk plan for Aarhus og den kollektive trafik. De havde en meget fin og fremtidsorienteret vision med de 3-4 letbane-linjer, der blev planlagt samt en flytning af Rutebilstationen op til Aarhus H – men nu er det som om, at visionerne smuldrer – i hvert fald er der nogle politikere, som nu melder hus forbi. Og det er rigtig synd for byen og kommunen, fordi det er nødvendigt med en stærk infrastruktur taget i betragtning, at vi bliver mange tusinde flere indbyggere i de kommende årtier.

[Svar](#) · 1 t



Jørn Ruben Nielsen

Ja da. Lav en bane uden om Aarhus. Og man kunne tilmed stille spørgsmålet: Hvorfor skal Aarhus overhovedet ha' en banegård? De aarhusianere der bor i den nordlige del af byen kan jo bare tage bussen eller køre i egen bil til Hinnerup station, mens sydboerne kan smutte til Skanderborg station :). En i den grad udstrakt hånd (eller arm) til nordjyderne. De bli'r glade :)



Kris Wildau Nielsen

Nej nej og atter nej!!!!

At flytte Århus H uden for byen er ikke blevet til noget, fordi det er en dum løsning!!

Lad nu være med at sammenligne Århus med millionbyer, som har flere Hovedbanegården og metersystemer!

Århus H ligger helt fint der hvor den går og skal IKKE flyttes!

80% af de rejserne skal til eller fra Århus, så lad være med at argumentere for at der er tidsbesparelser. For det er der kun for de få passagerne som skal "igennem" Århus.

Og jo!! Der skal laves en løsning så det er nemmere at komme til og fra centrum, og med fjernetog. Og kig nu på hvad man har gjort i udlandet, i byer af SAMMENLIGNELIGE størrelser. Her bygger man park and ride stationer hvor motorvej og jernbane krydser hinanden. Ikke som erstatning for banegården i centrum, men som supplement.

Jeg støtter fuldt ud byrådets afvisning af dette tilbagevendende ugenomtænkte forslag.

Flere jernbaner, flere stationer, flere tog og med letbane.....yes Sir!!!!

Synes godt om · Svar · 4 t.



Svend B. Carstensen

Vil du ikke godt læse mit forslag? Jeg er helt åben for kritik og gode forslag. Men lad os ikke sige, at noget er "bare" her... :-)

Svar · 3 t.

Mit svar: Jeg har nu gennemlæst dit forslag:” En drøm om byens indretning: Mennesker strømmer ind og ud af det store pulserende hjerte i Aarhus”.

Jeg har aldrig talt for at Aarhus H skulle nedlægges. Det jeg har talt for, er at Aarhus H skulle aflastes, så fjern- og højhastighedstogene skulle ud til ”firkløveret” og Aarhus H skulle omdannes til Letbanestation. Firkløveret og Aarhus H skulle forbindes ved hjælp af letbanen via sporet ud til Brabrand som forlænges ud til Firkløveret.

Det er nok for sent nu, da Banedanmark er i gang med at elektrificere strækningen fra Aalborg til Aarhus. Det betyder, at der laves 8 m høje køremaster, hvor letbanens køremaster ”kun” er 5 m høje. Om der bliver indsat BRT-busser mellem de to stationer er for mig helt fint.

http://www.tisetweb.dk/PDF/Infrastrukturkaos%20i%20Aarhus_22_09_19.pdf

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