

## Til Transportudvalget og partilederne i Togfonden.

Solbjerg 14-05-2020

Jyllandsposten har ikke haft plads til at bringe mit debatindlæg.

Som en politiker med ansvar for infrastrukturen eller som partileder for et af Togforligets partier, så synes jeg, du skal have mulighed for at læse det.

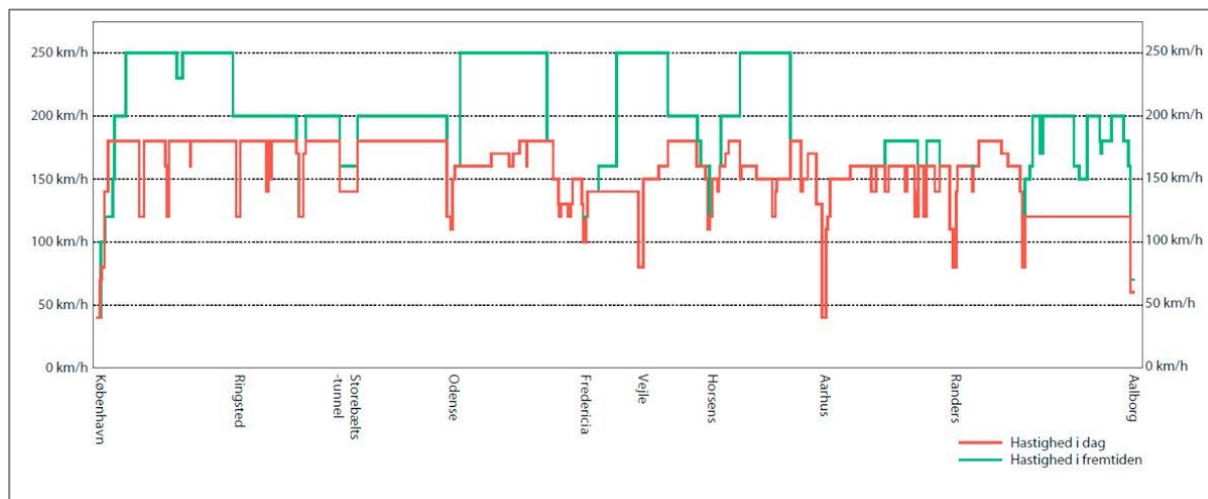
### ”Komiske Ali” i debatten

Enhedslistens trafikordfører i Folketinget Henning Hyllested har lige her i formiddag (d. 3. maj) i radioavisen fremsat ønske om at påbegynde jernbanen Hovedgård-Hasselager.

Denne jernbanestrækning er et element i Togfonden.

Han lagde meget vægt på, at sparre 6 minutter i rejsetid var af stor betydning ved at lave en ny jernbanestrækningen fra Hovedgård og til Hasselager.

Hr Hyllested ved ganske udmærket godt, at det kun er 5 minutter, han sparrer på denne strækning. Han har selv været med til at vedtage, at DSB kunne købe lokomotiver, der maksimalt kan køre med 200 km i timen. Det var en forudsætning for de 6 minutter, at togene skulle kunne køre på denne strækning med en hastighed på 250 km i timen for at opnå besparelsen på de 6 minutter. (Togfonden.dk s. 73)



Vælger politikerne så at vedtage at lave den foreslåede strækning fra Banedanmark – den østlige linje - på 24,7 km er tidsbesparelsen nede på 4½ minut.

Banedanmark har valgt at pege på en linjeføring, der går gennem et drikkevandsområde, hvor ”Aarhus Vand” henter drikkevand op til Aarhus. Linjen rammer 2 indvindingsboringer ud af 6 – som skal nedlægges. Fra disse boringer henter ”Aarhus Vand” 10 pct. at drikkevandet til Danmarks anden største by. Banedanmark har tænkt sig at sprøjte med Roundup ovenpå grundvandet for at undgå plantevækst på jernbanen.

Alle tog skal, på denne nye jernbane fra Hovedgård til Hasselager, stadig ind til Aarhus H for at vende køreretning - 180 grader. Det tager mindst 8 minutter ifølge Rejseplanen.dk.

Togfonden forudser, at der vil komme en øgning af passagerantallet med 60 pct. ved Aarhus H, når den engang er anlagt. (Togfonden.dk s. 89).

Det vil i den grad skabe trafik kaos i Aarhus Midtby – det er heller ikke muligt at parkere ved Aarhus H i dag. Derfor tager mange århusianere til Skanderborg, hvor der er gratis parkering og tager toget herfra.

Den nye jernbane-strækning fra Hovedgård til Hasselager vil ikke komme til Skanderborg.

### **Jernbanestrækningen Hovedgård-Hasselager skaffer ikke flere passagerer, men færre.**

Et af målene i Togfonden var at få flere til at tage offentlig transport. En tabel i Togfonden.dk (side 65) fra Banedanmark viser, at der er 4,3 millioner flere passagerer om året – ja du ser rigtigt - at hente på den eksisterende jernbane over Skanderborg i forhold til at lave en ny jernbane fra Hovedgård og til Hasselager. Den største del af togpassagererne i dag er pendlere. Det er for det meste de regionale passagerer, der dagligt skal til og fra arbejde og uddannelse. Det er dog kun en lille del af dem, der kører over 100 km med tog. Beregningerne er lavet af Banedanmark.

Det koster 814 millioner at spare ét minut i rejsetid, eller det koster 148 millioner skattekrone at anlægge én km af denne nye jernbane.

Togfonden har også fået lavet to nye godsterminaler i Esbjerg og Hirtshals, som nu står ubenyttede hen, og de har kostet 133 millioner.

### **Det skal ses i forhold til en ny jernbanestrækning på 12 km langs E45 vest om Aarhus.**

Banedanmark har lavet beregninger på denne strækning. Den er 15 km. kortere end at køre ind omkring Aarhus H. Den har en tidsbesparelse på 15,4 minutter.

Denne nye strækning vil være den mest tidsbesparende nye jernbanestrækning i hele Togfonden. Den kommer gennem Skanderborg, hvor et stop her, vil kunne hente en del af de 4,3 millioner togpassagerer.

Der skal laves en ny jernbanestation f.eks. hvor E45 krydser Herning-motorvejen – ved "Firkløveret". Stedet passerer dagligt af 90.000 biler i døgnet (2018), og det ligger centralt i forhold til de øvrige motorveje i Aarhus-området (2-6 km).

Der kan laves et stort "parker – rejs – anlæg" til kort- og langtidsparkering ved stationen.

Stationen vil blive en "gennemkøringsstation" med et stop på ca. 2 minutter.

Stoppet er indregnet i tidsbesparelsen på de 15,4 minutter.

Der er også lavet en forhåndsundersøgelse af en jernbanestrækning Silkeborg-Låsby-Aarhus.

Denne jernbanestrækning krydser lige igennem ved "Firkløveret".

DSB melder ud, at de vil lave et reparationsværksted for de nye el-tog ved Årslev tæt på Firkløveret.

**Den nye jernbanestation vil blive et nyt tiltrængt jernbaneknudepunkt** i stedet for at pakke det hele sammen i Aarhus Centrum. Den vil blive til glæde for de cirka 265.000 århusianere, der bor udenfor Ringgaderne, hvor der bor ca. 65.000 indenfor og til glæde for alle østjyder.

Lav "de gamle spor" ud til Brabrand om til letbanespor og forlæng dem med de ca. 4 km ud til "Firkløveret". Så kan de, der absolut skal ind til Centrum, bruge letbanen. Det vil tage ca. 8-10 minutter ind til Aarhus H.

Det kan være, hvis letbanen kommer til at køre regelmæssigt på denne strækning, at letbanen kan komme til at give overskud.

Beliggenhed, tilgængelighed, parkering, stabilitet og pris.

Før disse kriterier er opfyldt, kommer jernbanen aldrig på sporet igen.

Nu vil Hr Hyllested altså bruge 3,7 milliarder skattekrone på at lave en jernbanestrækning, der sætter 3-3½ minut til i forhold til at lave en jernbanestrækning langs E45, der sparrer 15,4 minutter i rejsetid.

Der er virkelig gået "Komiske Ali" (eller skal vi måske kalde det "Komiske Henning") i debatten om jernbanestrækningen Hovedgård-Hasselager.

Forslaget om at flytte jernbanen ud til E45 er støttet af 1308 personer (04-05-20) på:

[www.skrivunder.net/sporjyllanddk](http://www.skrivunder.net/sporjyllanddk)

(parenteserne kan evt. slettes).

Med venlig hilsen  
Jørgen Christensen  
Tisetvej 24  
8355 Solbjerg

(indsendt til JP 04-05-2020 – ikke optaget)

**Korrespondance med Enhedslisten: (mine kommentarer med rødt)**

Som svar på min henvendelse til Trafikordførerne i Folketinget efter et debatindlæg i JP "Byg en ny stor banegård i Aarhus vest" Her kan du se Henning Hyldesteds svar:

[http://www.tisetweb.dk/PDF/Henvendelse\\_20\\_05\\_18.pdf](http://www.tisetweb.dk/PDF/Henvendelse_20_05_18.pdf)

I svaret fremgår det tydeligt, at det er Aarhus Kommune og Banedanmark og ikke Folketinget, der bestemmer, hvor jernbanen i Østjylland skal være.

Desuden har jeg haft **kontakt til Enhedslisten i anden forbindelse** og fået følgende svar fra Arne Lund, Trafiksekretær for Enhedslistens Folketingsgruppe

Kære Jørgen Christensen

Tak for mail.

Det kan næppe undgås, at jeg grundet manglende lokalkendskab, kan komme til at skrive noget, der ikke holder til lakmusprøven. Således også her.. Sådan må det vel også være, når jeg – og embedsværket – sidder her på Sjælland, og i første omgang blot har div. kort at holde os til. Besigtigelse på stedet giver ofte andre erfaringer.

Mht. linieføringen vest om Århus, da ser det ud til – stadig iflg. mine kort – at hvis banen føres så tæt på motorvejen som muligt, så skulle den ikke komme i konflikt med rekreative områder. Den skal i så fald flette med Skanderborgbanen mellem Hørning og Bering, derfra til Åbo, vest om Ormslev, passere motorvejskrydset – hvorfra der er stikbane til transportcentret – og fletter sammen med Randersbanen ved Lyngby.

Det er korrekt, at der kan laves en stikbane fra Randersbanen til transportcentret, men det løser blot ikke problemet med at det stigende antal godstog så fortsat skal ind på Århus H for at vende. Det optager skinnekapacitet, og koster operatørerne 45-60 min forsinkelse. Hertil kommer gennemgående tog KH-Ålborg, der vil spare 10-15 min i fald de kan køre vest om Århus.

Mht. den nye banes linieføring ved Solbjerg, så blev EL under forhandlingerne om Togfonden gjort opmærksom på, at der var et byggeri i gang i Solbjergs østlige ende, og at dette muligvis

kunne give konflikt med en ny bane her. Når EL alligevel foretrak denne løsning, evt. anlagt som nedgravet eller tunnel, var et fordi vi ville skåne den fredede sø.

(Solbjergs østlige ende = Møddebro Parkvej, hvor Aarhus kommune ikke kunne sælge byggegrunde før Banedanmark i forbindelse med VVM lagde jernbanen 400 m længere mod øst. Aarhus kommune har i dag solgt alle grundene)

Du skriver, at det ”kun” er søbredden, der er fredet, men sådan kan det ikke deles op. Bred og sø hører sammen, er et hele, og det er den helhed, vi vil friholde for tekniske anlæg. Generelt vil vi gå meget langt, for at beskytte fredede områder. Det er jo ikke tilfældigt, at områderne er fredede. Det er korrekt, at der ingen beboelse er omkring søen, men den ligger i et ret kupe-ret terræn, og en banelinie her, vil være et kraftigt indgreb.

Det vil det også være øst for Solbjerg, men her kan den som nævnt tunnellægges, eller anlægges som en slags Brio-bane.

Mht. vandindvindingsområde, kirkebyggelinie mv., så vil dette indgå i planlægningen af den kommende bane. Mit indtryk er, at Banedanmark tager hensyn til den slags – det skal de jo. Og at Banedanmark generelt er gode til at iværksætte afværgeforanstaltninger. Da banen først forventes anlagt efter 2024, måske senere, så skal der også være god tid til en grundig og omhyggelig planlægning.

En linieføring langs med motorvejen ved Skanderborg, vil give andre konflikter med naboer og natur. Da området er tættere bebygget, end linieføringen øst om Solbjerg, kan det komme på tale med flere ekspropriationer. Her er det vores opfattelse, at sådanne skal begrænses til et absolut minimum, og kun noget der skal bruges som sidste udvej.

Hertil kommer, at en linieføring langs motorvejen, ikke vil kunne den tidsgevinst, der bl.a. er ét af formålene med den nye bane Hovedgård-Hasselager.

(Banedanmarks beregninger viser at der spares 15,4 minutter på denne linieføring incl. et stop på 2 minutter på den nye banegård)

Helt enige er vi altså ikke. Men bliv ved med at ”røre i gryden”, og hold diskussionen om linieføringen i live. Pas på med ikke at brænde al energien af nu, men vent til planlægningen af banen rykker tættere på, rent tidsmæssigt.

Og endelig er det vigtigt, at I, der bor i området, er enige om hvilke linieføring I foretrækker. Ellers spiller Banedanmark jer ud mod hinanden. For jer, er det første gang I står i en sådan situation, mens Banedanmark har været igennem det utallige gange, og siger derfor: ”Se! Folk kan ikke blive enige, men så må vi jo skære igennem, og så bliver det vores linieføring, der vinder”.

(Solbjerg er enige om at vælge ”0-løsningen”)

Med venlig hilsen

Arne Lund

Trafiksekretær for Enhedslistens Folketingsgruppe

mail: [3007kreta@gmail.com](mailto:3007kreta@gmail.com)

2797 3846

6162 5262

Det her viser igen, at det er Aarhus Kommune og Banedanmark og ikke Folketinget, der bestemmer, hvor jernbanen i Østjylland skal være.

Kære Arne Lund (Svar fra Jørgen Christensen)

Et lille "pip" mere omkring linjeføringen ved Aarhus af "Timemodellen/Højhastighedstoget"

Det er korrekt, at hvis linjeføringen lægges tæt op ad motorvejen – på den østlige side af motorvejen – vil den berøre store naturområder og også "ramme" flere bebyggelser.

Hvis man derimod lægger den vest for motorvejen, (<http://www.sporjylland.dk/linje%20oest.htm>) vil den ikke ramme nogle "samlede bebyggelser".

I begge tilfælde vil den skulle passere Aarhus Ådal.

Tidsbesparelsen i forhold til at skulle køre ind til Aarhus H vil være på ca. 16 min for den foreslåede strækning på 12 km.

Regnestykket: Det tager i dag ca. 23 min. at køre fra Hasselager – Aarhus H – Lyngby.

De foreslåede 12 km med en hastighed på 150 km/tim og med af og påstigning ved en evt. kommende "Aarhus V-banegård" på 2-3 min, vil besparelsen blive på 16 min.

Den tid kan folk, der absolut skal til Aarhus H bruge på Nærbanen ind til Aarhus H og sagtens overholde Timemodellen.

Men for resten af "det rejsende togfolk" + godstransporten vil der være en betydelig tidsbesparelse, og de skal ikke længere ind til Aarhus H for at vende, idet Aarhus V vil være en gennemkøringsstation.

<http://www.sporjylland.dk/PDF/Sover%20politikerne%20i%20Østjylland%20stadig%20i%20Time-modellen.pdf>

Med hensyn til linjeføringen omkring Solbjerg.

Det er rigtigt at den vestlige linjeføring vil berøre Solbjerg Sø, som du beskriver. er fredet, men der er også en fredet Astrup Mose på den østlige linjeføring og fredningen er stærkere (§3) end den på søen, og det må der jo være en grund til.

<http://www.sporjylland.dk/PDF/fredede%20områder.pdf> (fredede områder i Aarhus Kommune)

Det er helt åbenlyst at den østlige linjeføring "rammer" betydelig flere bebyggelser og dermed også vil betyde flere ekspropriationer og folk i en "låst" af situation indtil 2024. Der er jo også det problem, at man allerede i år sætter VVM-undersøgelserne i gang af de to linjeføringer og "låser" folk.

Desuden er der vores grundvand på den østlige linjeføring, som jeg prioriterer meget højt.

<http://www.sporjylland.dk/PDF/Pesticider%20på%20jernbanen.pdf>

Med hensyn til linjeføringen syd for Skanderborg:

se side 6-7 i:

<http://www.sporjylland.dk/PDF/Linjeføringen%20af%20timeplanen%20i%20Østjylland%203.pdf>

Her foreslår vi at lægge linjeføringen længere ud mod øst, så den ikke kommer i så bakket terræn, og den "rammer" ikke samlede bebyggelser. Dette forslag var også fremme i 1997, da man tænkte på at elektrificere jernbanen, men valgte i stedet for IC4 – en dum beslutning set i bakspejlet.

Disse var ordene – fortsat god weekend.

Med venlig hilsen

Jørgen Christensen  
Medlem af SPOR-Jylland

**Andre synspunkter fra Enhedslisten:**

Enhedslisten udtaler i en radioudsendelse om jernbanebroen over Vejle Fjord:

EL ( Henning Hyllested ) sagde i en radioudsendelse , at broen godt kunne undværes ,hvis ”minutterne kunne indhentes på anden måde”.

(de 4½ minutter, der spares ved ikke at lave Hovedgård-Hasselager-linjen og de 8 minutter, der spares ved ikke at lave broen over Vejle Fjord, kan fint dækkes ind med en besparelse på 15.4 minutter ved en jernbane vest om Aarhus)

Med venlig hilsen  
Jørgen Christensen  
Tisetvej 24  
8355 Solbjerg