

Århus Stiftstidende har ikke villet lade mig forsvare mine synspunkter, men kun bragt deres egne journalisters synspunkter.

Svar til Henrik Lund – om udflytning af Aarhus H

Henrik Lund har skrevet en dobbeltsidet artikel "Forslag om at flytte Aarhus H vender tilbage igen og igen - men er det overhovedet en god idé?" bragt i Århus Stiftstidende den 08-03-2022, hvor han en gang for alle prøver "at begrave" debatten om udflytning af Aarhus H.

Læs den her: <https://stiften.dk/.../forslag-om-at-flytte-aarhus-h...>

(kan læses på

Bl.a. tager han mit forslag til om at flytte jernbanen ud i trafikkorridoren langs E45 og lave en banegård ved "Firkløveret" (krydset - Herningmotorvejen – E45) under "kærlig behandling".

Henrik Lund trækker med det samme "Ekspert-kortet" – der siger, at det er en dårlig ide at flytte "Banegården ud af centrum".

Det første ekspertkort er Trafikstyrelsen.

Han kalder det i artiklen at flytte den ud "på en bar mark 11-12 kilometer vest for midtbyen".

Det har han da selvfølgelig ret i, at den i første omgang kommer til at ligge på en bar mark.

Han har tidligere kaldt mit forslag for - at flytte banegården ud på "Lars Tyndskids mark".

Jeg har gjort Henrik Lund opmærksom på at "marken" bliver passeret af 90.000 biler i døgnet, og at der igennem "marken" kommer en nye jernbane fra Aarhus til Silkeborg vedtaget i Folketinget.

Om det er for at forvirre læseren, ved jeg ikke, men det ene afsnit kalder han mig for Jørgen Christensen og et andet afsnit for Jørgen Sørensen. Det har man efterfølgende rettet i artiklen på Internettet.

Så argumenteres der for, at der kun er 5%, der kører i bil til Aarhus H.

Ja, det giver da næsten sig selv. Der er jo ingen, der selv kører ind til Aarhus H i bil, da det er umuligt at parkere uden at skulle betale en "bondegård". Det er familie og venner, der kører folk ind til toget.

Alle med bil, der skal med toget, kører til Skanderborg, hvor der er masser af gratis parkeringspladser og tager toget derfra.

I artiklen hedder det: "Argumentet om, at en placering ved motorvejsfirkløveret mellem Årslev og Harlev vil få flere bilister til at benytte toget", køber Trafikstyrelsen ikke. "Vi vurderer ikke, at der vil være tilstrækkeligt med bilister, der vil skifte til toget ved en ny banegård ved motorvejen."

At ikke flere bilister benytter togene har helt andre årsager – nemlig prisen på togbilletter i forhold til det at køre selv.

Antallet af personbiler var ved årsskiftet 2018 - 2019 nået op på 2,594 mio. eller 64.400 flere end for et år siden", (kilde: Danmarks Statistik) og der er kommet flere biler til siden da.

"De fleste passagerer har Aarhus H som destination" er et af argumenterne.

Det siger da sig selv. Da der ikke er muligt for at stige af på en jernbanestation mellem Skanderborg og Randers andet end på Aarhus H – DSB, lige bortset fra lokaltogene, der også holder i Hadsten, Hinnerup, Hørning og Viby - Arriva.

Resten af passagerne på Aarhus H skulle efter undersøgelsen benytte sig af bus, cykel eller "apostlenes heste".

Alle undersøgelser af passagerer med togene viser at det hovedsagelig er folk til og fra arbejde eller uddannelse, der benytter jernbanen. Så det er hovedsagelig disse folk, der stiger om til andre transportformer på Aarhus H. Statistikken passer måske også for de, der bor indenfor Ringgaderne i Aarhus (ca. 65.000), men for alle, der bor udenfor Ringgaderne (ca. 265.000), passer den så også?

Det næste "ekspertkort" – er Banedanmark.

Banedanmarks høringsnotat i forbindelse med elektrificeringen af strækningen fra Aalborg til Aarhus.

Det giver jeg ikke meget for. Banedanmark har kun "benefit" af at sige sådan.

De gav også mig et høringssvar ved samme lejlighed, der sagde, at der kun sparerdes 10-12 minutter, ved at lægge jernbanen ud langs E45.

Banedanmark har efterfølgende måtte sande, at der sparerdes 15½ minut - incl. et stop ved en ny station.

Det skete, da daværende trafikminister bad dem regne nøjere på tallene.

Så argumentet i artiklen med at "det vil øger rejsetiden" holder vist ikke.

Henrik Lund gik også ind for, at man "væltede Bruuns Bro og Vandrehallen" ved Aarhus H, da Banedanmark foreslog det, for at få de 8 m høje køremaster til elektrificeringen ind under disse bygninger.

Herefter skulle der opbygges en ny togstation.

Folketinget vedtog da heldigvis at bevare disse bygninger og pålagde Banedanmark at grave sporene længere ned. Det var også 300.000 kr. billigere.

Planen: "Togfonden" siger, når den er gennemført, vil passagertallet være øget med 60 % på Aarhus H. Det betyder yderligere 4,5 millioner passagerer, der skal ind til Aarhus H.

Bliver der mere kaos? – Nej ikke hvis 95% går, cykler eller bruger offentlig transport ind til Aarhus H.

"Togfonden" siger også, at der skal laves en ny jernbane fra Hovedgård til Hasselager.

Henrik Lund synes det er "en god ide". Jeg kalder det et "præstigeprojekt".

Det gør jeg fordi, jeg synes, "det er hul i hovedet" at bruge 3,7 milliarder skatte kroner på en ca. 23 km lang paralleljernbane, der kun er 6 km kortere end den nuværende over Skanderborg, for at sparre 4½ til 5 minutter i rejsetid. Denne nye jernbane kommer også til at ende inde i "sækbanegården" ved Aarhus H.

Turen ind omkring Aarhus H medfører at alle tog skal ind i en "sækbanegård". Det vil sige at togene skal vende 180 grader, idet de skal ud ad samme spor, som de kom ind på. Det betyder, at det tager 8 minutter for et persontog at vende på Aarhus H i dag, og det tager et godstog 45-60 minutter.

På en "gennemkøringsstation" (f.eks. Skanderborg) tager det 2 minutter at få passagerer af og på toget og et godstog kører lige igennem.

Togfondens forslag går hen over et grundvandsreservoir nord for Solbjerg, hvor "Aarhus Vand" (kommunen) har en indvindingstilladelse på 1,5 millioner kubikmeter drikkevand om året.

Det svarer til 10% af drikkevandet til Danmarks anden største by.

Banedanmark anbefaler at Folketinget vedtager den østlige linje. Hvis man vælger Banedanmarks forslag til linjeføring vil 2 ud af 6 drikkevandsboringer til "Aarhus Vand" skulle nedlægges.

Togfondens forslag til en jernbane mellem Hovedgård og Skanderborg kører udenom Skanderborg, hvor der ellers ville kunne opsamles 4,3 millioner ekstra passagerer om året i forhold til denne nye jernbane – Ja, du ser rigtigt. Beregningerne er foretaget af Banedanmark.

Har DSB behov for denne udvidelse af jernbanen i Østjylland?

8% af al persontransport i Danmark forgår på jernbanen.

Under 1% af godstransporten foregår på jernbanen. (Kilde: Motor 2/2018)

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

DSB's passagerantal faldt med 1,1 millioner rejser i Danmark fra 2017 til 2018.

Kun 7 kunder ud af 100 kunder hos DSB befinder vest for Storebælt.

DSB har gennem de seneste 10 år tabt passagerer hvert eneste år.

DSB "bløder" i den grad passagerer til bilerne og hurtigbusserne, og havde et fald i passagerantallet over Storebælt på 4,5% i de første 6 mdr. af 2018 i forhold til samme periode i 2017.

Et nye ekspertkort.

En "Professor" fra Danmarks Tekniske Universitet sammenligner mit forslag med "Høje Taastrup Station".

Da man i 1980'erne i Københavns-området lavede Høje Taastrup Station på den eksisterende jernbane til Roskilde, var det for at aflaste jernbanen ind til Kbh. K. Det viste sig ikke at blive det knudepunkt, som politikerne forestillede sig, men blot en knude på den eksisterende jernbane.

Man har man i dag lavet den nye "Ringstedbane" via Køge, som aflaster jernbanen over Roskilde.

I dag udvikler der sig et naturligt knudepunkt i Københavns-området på Ny Ellebjerg Station, hvor samtlige jernbaneforner mødes. Man vil også lave en ny jernbane herfra direkte til Kastrup Lufthavn, så det bliver en "gennemkøringsstation", så man ikke behøver at sende alle tog ind til Københavns Hovedbanegård for at vende toget 180 grader ud til Kastrup.

Kan der i Aarhus-området laves et nyt trafikalt knudepunkt?

Det vil der fint kunne laves ved "Firkløveret" i krydset Herningmotorvejen - E45.

Der kan laves en jernbane vest for E45 på 12 km, der er 15 km kortere end ind omkring Aarhus H, og som kan benyttes af fjern- og højhastighedstogene.

Her møder den også en kommende jernbane til Silkeborg og den østjyske længdebane til Aalborg.

Der vil kunne laves kort- og langtidsparkering ved "Firkløveret", hvad der ikke er mulighed for ved Aarhus H i dag. Det er tæt på samtlige motorveje i Aarhus-området (0-6 km).

Det løser hovedproblemet sækbanegården Aarhus H, idet det bliver en "gennemkøringsstation".

Det er den mest direkte jernbanelinje nord-syd, og den er 15 km kortere end ind omkring Aarhus H.

Der skal også laves et nyt reparations- og serviceværksted til DSB's nye el-tog ½ km fra Firkløveret.

Beregninger fra Banedanmark siger, at der spares 15½ minutter i rejsetid for folk, der ikke absolut skal ind i Aarhus Centrum. Lav et S-togs- eller letbanesystem, som kører med en hyppig frekvens ud til "firkløveret", så vil det tage 8 til 10 minutter ind til Aarhus H med tog.

Jeg tror også, at der kan findes såkaldte "Ekspertes", der vil sige, at det holder ikke i længden, at blive ved med sende alle tog ind i centrum i "sækbanegården" til Aarhus H.

Det er vigtigt at alle nye jernbaner bliver placeret rigtigt i "første hug", for de er ikke lette at flytte sidenhen.

Synes du også, som 1768 andre, at jernbanen skal ud langs E45, så skriv under på:

<https://www.skrivunder.net/sporjyllanddk>

Det ikke er "tabu" eller "politisk ukorrekt" at tale om at have et alternativ til Aarhus H i udkanten af byen. Jeg tror spørgsmålet "Forslag om at flytte Aarhus H vender tilbage igen og igen" vil dukke op igen og igen.

Med venlig hilsen
Jørgen Christensen
Tisetvej 24
8355 Solbjerg

Indsendt til ÅS d. 13-03-2022 – ikke optaget)
Man kan evt. genbruge billedet fra et tidligere debatindlæg (19-03-2021).



Facebookopslag 23-03-2022:

Århus Stiftstidende har ikke villet lade mig forsvare mine synspunkter, men kun bragt deres egne journalisters synspunkter.

Svar til Henrik Lund – om udflytning af Aarhus H

Henrik Lund har skrevet en dobbeltsidet artikel "Forslag om at flytte Aarhus H vender tilbage igen og igen - men er det overhovedet en god idé?" bragt i Århus Stiftstidende den 08-03-2022, hvor han en gang for alle prøver "at begrave" debatten om udflytning af Aarhus H.

Læs den her: <https://stiften.dk/.../forslag-om-at-flytte-aarhus-h...>

Bl.a. tager han mit forslag til om at flytte jernbanen ud i trafikkorridoren langs E45 og lave en banegård ved "Firkløveret" (krydset - Herningmotorvejen – E45) under "kærlig behandling".

Henrik Lund trækker med det samme "Ekspert-kortet" – der siger, at det er en dårlig ide at flytte "Banegården ud af centrum".

Det første ekspertkort er Trafikstyrelsen.

Han kalder det i artiklen at flytte den ud "på en bar mark 11-12 kilometer vest for midtbyen".

Det har han da selvfølgelig ret i, at den i første omgang kommer til at ligge på en bar mark.

Han har tidligere kaldt mit forslag for - at flytte banegården ud på "Lars Tyndskids mark".

Jeg har gjort Henrik Lund opmærksom på at "marken" bliver passeret af 90.000 biler i døgnet, og at der igennem "marken" kommer en nye jernbane fra Aarhus til Silkeborg vedtaget i Folketinget.

Om det er for at forvirre læseren, ved jeg ikke, men det ene afsnit kalder han mig for Jørgen Christensen og et andet afsnit for Jørgen Sørensen. Det har man efterfølgende rettet i artiklen på Internettet.

Så argumenteres der for, at der kun er 5%, der kører i bil til Aarhus H.....

Har du lyst til at læse resten, kan det gøres på:

<http://www.tisetweb.dk/PDF/Henrik%20Lund%201.pdf>

Billedet er: *Trafik- og Byggestyrelsen foreslår, at en ny jernbane Aarhus-Silkeborg anlægges med denne linjeføring. Kort: Trafik- og Byggestyrelsen (blå streg = mit forslag til linjeføring)*

