

## Til Transportudvalget og partilederne i Togfonden.

07-01-2020

Inden der vedtages en anlægslov for en ny banestrækning Hovedgård-Hasselager, bør følgende debatindlæg læses:

### Til Skanderborg og Aarhus Byråd:

07-01-2020

## og til "Debatten" i Århus Stiftstidende og Jyllandsposten.

### Spar tid og penge

Da Aarhus Kommune indgav sit hørings svar til VVM-undersøgelserne af en ny jernbane mellem Hovedgård og Hasselager, var der opgivet 3 linjer fra Banedanmark og en "nul-linje" (den nuværende jernbane over Skanderborg).

De tre linjer er en Vestlig linje over Solbjerg Sø, en Centrale linje gennem Solbjerg og en Østlig linje.

Århus byråd valgte – med et lille flertal – at pege på den Centrale linje med begrundelsen som fremført i hørings svaret:

*" Hovedformålet med at sænke transporttiden opnås ved alle tre linjeføringer. Dog mest ved linjeføringen gennem Solbjerg By."*

Den Centrale linje er henholdsvis 8 sekunder hurtigere end den Vestlige linje og 20 sekunder hurtigere end den Østlige linje. Den Centrale linje er den linje, der rammer flest villaer og ejendomme.

I alt har 41 ejendomme risiko for at blive eksproprieret på alle tre linjer.

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

På jernbanestrækningen fra Hovedgård til Hasselager – i Togfonden – havde Banedanmark slået to streger omkring Solbjerg i idehøringsfasen. En østlig linje, som de kaldte "hovedlinjen", og en vestlig linje over Solbjerg Sø, som de kaldte en "alternativ linje". Disse to linjer sendte de i høring i idehøringsfasen. Der indkom 25 hørings svar. Ét af hørings svarerne henviste til, at Solbjerg ikke fik glæde af denne højhastighedsjernbane. 6 andre hørings svar foreslog en alternativ linjeføring langs E45.

På det grundlag præsenterede Banedanmark pludselig en tredje linjeføring til VVM-undersøgelserne – den Centrale linje. Den er 200 m kortere end den Vestlige linje og 1,7 km kortere end den Østlige linje.

Den Centrale linje rammer betydelig flere villaer og ejendomme.

[http://www.tisetweb.dk/PDF/3%20linjer\\_a.pdf](http://www.tisetweb.dk/PDF/3%20linjer_a.pdf)

Et mindretal i Aarhus Byråd foreslog i en "mindretalsudtalelse" til VVM-undersøgelse, at ingen af de planlagte linjer blev udført, men at man bevarede jernbanen via Skanderborg ("nul-linjen").

Skanderborglinjen er mellem 6 og 4,3 km længere end en evt. kommende linje over Solbjerg.

Den nye jernbane vil blive mellem 23 km og 24,7 km lang - alt efter hvilken linje, man vælger, og den sparrer mellem 4½ og 5 minutter i rejsetid. Den koster 3,7 milliarder skatte kroner.

Aarhus Byråd skriver også i deres høringsvar:

*"Linjeføringen gennem Solbjerg By rummer – for det fjerde – den mulighed, at der eventuelt kan opføres en station eller stoppested i Solbjerg."*

Her har Banedanmark, da de - med den Centrale linjeføring - "trak en hvid kanin op af hatten", fodret den med "en gulerod". Solbjerg kunne få en station med et stop en gang i timen af et lokalt tog, hvis de ville have jernbanen ned midt igennem byen. Samtidig åbnede Banedanmark op for, at strækningen skulle kunne benyttes af lokal- og godstog, hvor den oprindelige plan var, at denne strækning kun skulle være til de nye højhastighedstog.

Bliver jernbanestation i Solbjerg til noget?

Eksemplerne fra Laurbjerg og Stilling Station - som man prøvet på at få genåbnet i mange år – viser, at det højst sandsynligt ikke vil blive til noget.

Der vil ikke komme en station pr. automatik, hvis den Centrale linje bliver valgt.

Det er Folketinget, der skal afgøre om, der skal være en station i Solbjerg – ikke Banedanmark. Det bliver højst sandsynligt ikke til noget med en station i Solbjerg – tænk på Lunderskov på Fyn, som også ligger på hovedlinjen, som havde fået det samme "tilbud".

Banedanmark foreslår Folketinget at vælge den Østlige linje. Her skal der nedlægges 2 drikkevandsboringer ud af 6. Fra disse boringer henter Aarhus by 10 pct. af deres drikkevand.

<https://jyllands-posten.dk/jpaarhus/debat/breve/ECE11725129/hvad-med-drikkevandet-til-aarhus/>

Ved "Skanderborglinjen" kan der hentes 4,3 millioner flere passagerer om året ifølge Banedanmarks egne beregninger.

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

Ved en alternativ linjeføring af jernbanen på 12 km langs motorvej E45 kan togene sparre 15 km ved ikke at skulle ind omkring Aarhus H og vende.

De 15 km skal sammenlignes med, at der spares de 4,3 til 6 km ved at lave en ny jernbane via Solbjerg.

Tidsmæssige beregninger fra Banedanmark viser, at der ved en sådan alternativ jernbane langs E45 spares 15½ minut i rejsetid sammenlignet med de 4½ til 5 minutter, der spares i rejsetid med en ny jernbane via Solbjerg. Ved en ny jernbane via Solbjerg skal togene også ind og vende på Aarhus H.

[http://www.tisetweb.dk/PDF/Faktaark%2007\\_08\\_20.pdf](http://www.tisetweb.dk/PDF/Faktaark%2007_08_20.pdf) (se under læserbrevet)

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

Det er spild af togenes køretid og folks rejsetid, skatte kroner og risiko for drikkevandet til Aarhus, at lave en jernbane via Solbjerg.

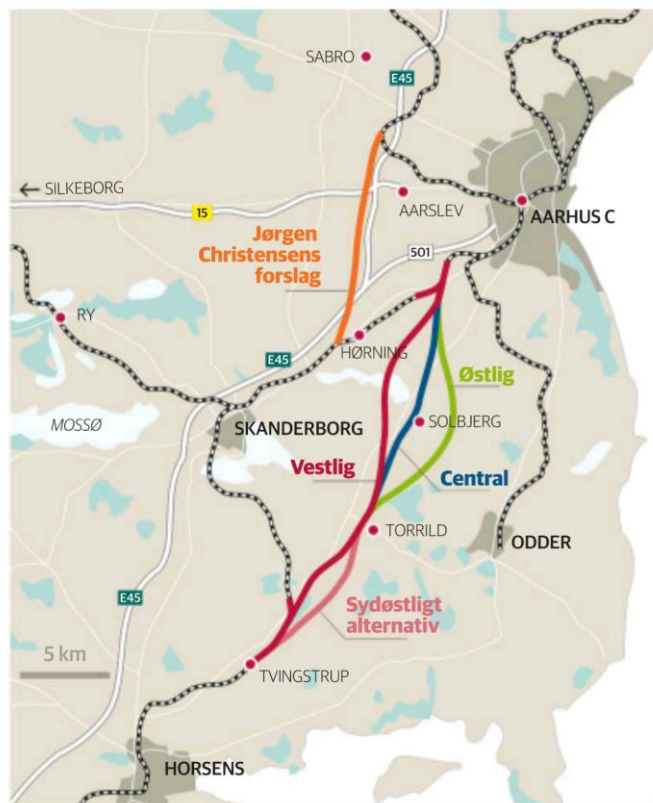
Med venlig hilsen  
Jørgen Christensen  
Tisetvej 24  
8355 Solbjerg

(afsendt til JP 27-12-2020)

Fra artiklen i JP af Lars From 04-04-2018. "Flere og flere østjyder siger nej tak til ny jernbane i Østjylland"

### Hvor skal toget fremover køre?

Banedanmark er kommet med tre forslag (**rød, grøn, blå**) til en mulig linjeføring for den nye højhastighedsbane, der ifølge timeplanen skal bygges. Jørgen Christensen fra Tiset lidt syd for Aarhus er kommet med et alternativt forslag (**orange**) om at bygge en ny station vest for Aarhus, så man sparer den lange tur ind til centrum af Aarhus.



KILDE: BANEDANMARK OG JØRGEN CHRISTENSEN GRAFIK: LARS PRYDS

Mange østjyder er trætte af planerne om en ny højhastighedsbane gennem Østjylland. Det gælder også i landsbyen Tiset ved Solbjerg lidt uden for Aarhus. Her foreslår Jørgen Christensen (t.v.) i stedet at sende togene til en helt ny station vest for Aarhus, Allan Lauridsen (i midten) kan bare se sit hus tabe værdi, og Uffe Damm (t.h.) undrer sig over, at det nu pludselig ikke længere er nødvendigt at passe på grundvandet. FOTO: JOACHIM LADEFOGED

Facebookopdatering 07-01-2020: