

Når bølgerne har lagt sig.

En Kattegatbro er nu lagt på is i alle tilfælde i et par år af politikerne.

Hvis der kommer en Kattegatbro vil Togfondens jernbaneprojekt med en ny jernbane fra Hovedgård til Hasselager være fuldstændig overflødig, og spild af skattekrone.

Jernbanestrækningen blev i sin tid projekteret for at gennemføre Timeplanen. Timeplanen siger, at der skal være en rejsetid på en time mellem de store byer i Danmark - f.eks. en time mellem Odense og Aarhus. Da Togfonden blev lanceret (2013) - udarbejdet af Banedanmark - var det med en ny jernbane fra Hovedgård til Hasselager, og den havde en samfundsøkonomisk gevinst på 4,0-5,3 %. Som "tommelfingerregel" siger man, at det kan betale sig at lave store projekter, der har en samfundsøkonomisk gevinst på omkring 5%. Der var også udsigt til en CO² gevinst.

Nye beregninger af Togfonden foretaget af fagbladet Ingeniøren sidste år og forelagt for Folketingets Finansudvalg, viser sig både at være samfundsøkonomisk dårlig og CO² øgende.

Strækningen Hovedgård-Hasselager har vist, at den giver et samfundsøkonomisk underskud på 670 millioner kroner og øger CO² udslippet med 48.550 tons CO² i anlæg og drift indtil 2050. Dog siger man, at tallet ikke bliver så højt, fordi man regner med at flere bilister vil tage toget. Det vil give en reduktion ifølge beregningerne på 7.300 tons CO². Altså en "kun" øge CO² udslippet med 41.250 tons. (1)

Narrative: "At flere vil benytte toget" har vist sig ikke at holde. De nye beregninger viser også, at der 25% færre passagerer med togene end beregningerne i Togfonden, og at Togfonden "ikke fjerner biler fra vejene". (2) Bilismen er steget med 16% de seneste 10 år.

Hentes Kattegatforbindelsen frem igen, når de værste protestbølger har lagt sig?

Lur mig om ikke politikerne, når nu Kattegatprojektet bliver relanceret, kommer og siger: "Nu laver vi ikke Hovedgård-Hasselager-banen. Det vil være det samme, som at smide skattekrone ud af vinduet at lave projektet, hvis man med Kattegatforbindelsen kan komme fra København til Aarhus på ca. en time". Derved vil partierne bag Togfonden ikke "miste ansigt" på at skulle lukke ned for projektet.

Den strategi - "når bølgerne har lagt sig" - blev brugt af Banedanmark/politikerne, da de vedtog lovgivningen om Togfonden bl.a. med en ny jernbane fra Hovedgård til Hasselager i 2014 – dog med omvendt fortegn.

Da denne jernbanestrækning blev præsenteret, var der to linjer på den nordligste del af projektet. En vest om Solbjerg over Solbjerg Sø og en øst om Solbjerg klods op af et nybyggerområde – Møddebro Parkvej – hvor Aarhus kommune ikke kunne komme af med deres byggegrunde pga. af "jernbaneprojektet".

Togfonden blev sendt i høring i Idehøringsfasen. I alt indkom der 25 høringssvar til Idehøringsfasen. 6 af høringssvarerne påpegede, at man skulle undersøge muligheden for at lave en linjeføring vest om Aarhus langs E45.

Ved VVM-undersøgelserne opstod der pludselig en tredje linjeføring, som Banedanmark kalder "Central-linjen". Den går ned midt igennem Solbjerg by og deler byen i to. En del med villakvarteret i Fastrup, Gl.

Solbjerg og Solbjerg Sø på den ene side og resten af byen på den anden side.
Ingen af høringsvarerne påpegede denne løsning i idehøringsfasen.

Hvor kom den linjeføring lige fra?

Har Banedanmark haft den liggende i "kommodeskuffen" hele tiden? Det har jeg mistænkt Banedanmark for at have. Hvorfor har de ikke fremført denne linje sammen med de to andre i idehøringsfasen? Som lederen af projektet udtrykte det på et borgermøde om projektet i Solbjerghallen med 819 protesterede borgere om denne linje: "Det har vi lov til".

Har "Banedanmark" tænkt følgende?

"Når bølgerne først har lagt sig på de to andre linjer", kan vi introducere den centrale linje ned midt igennem Solbjerg, for den er nok ikke populær".

Banedanmark havde med den centrale linjeføring - "trukket en kanin op af hatten", nu vil de fodre 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. Det er Folketinget, der kommer til afgøre, om der skal være en station i Solbjerg – ikke Banedanmark. Stationen i Solbjerg vil ikke komme pr. automatik, hvis den centrale linje bliver valgt - det er noget Folketinget afgør.

De to andre linjeføringer blev lagt længere væk fra Solbjerg. Den vestlige linje - over den fredede Solbjerg Sø, og den østlige linje igennem et drikkevandsområde som forsyner Aarhus med 10% af dens drikkevand. Alle byggegrunde på Møddebro Parkvej er i dag solgt og bebyggede.

Den østlige linjeføring er foreslået af Banedanmark. Her spares 4½ minut i rejsetid. Den er kun 4,2 km kortere end den nuværende jernbane over Skanderborg, og den kommer til at ligge parallelt med denne og koste 3,9 milliarder skatte kroner. Ifølge beregninger fra Banedanmark vil der være 4,3 millioner flere passagerer om året på den nuværende jernbane via Skanderborg Station i forhold til en ny jernbane mellem Hovedgård og Hasselager. (3)

Jernbanen er nu lovgivning, og det, der mangler, for at lave denne jernbanestrækning, er en anlægslov. Anlægsloven er blevet udskudt gang på gang. 2018 – 2024 og senest til efter 2030 i forbindelse med vedtagelsen af den store trafikplan: "Infrastrukturplan 2035".

I denne plan er der afsat 13 milliarder til anden del af Togfonden, som Togfondens forligspartierne Soc. Dem., SF, Rad. Venstre og Enhedslisten vil forhandle senere.

41 familier venter stadig på "strækningen", om de er købt eller solgt – plus over 600 andre familier, som har en risiko for en "jernbane i baghaven".

Timeplanen er allerede "død", bl.a. har den nuværende regering – ifølge regeringsgrundlaget - slettet en jernbanestrækning "over/under Vejle fjord. Det har frigivet 6 milliarder ud af de 13, som kan bruges på "klima og børn". Hvis de sletter Hovedgård-Hasselager vil beløbet kunne øges til ca. 10 milliarder.

Passagertilstrømningen vil blive øget med 60% på Aarhus H ifølge Togfondens beregninger. (Togfonden.dk side 89) (4) Statistiske tal siger, at der var der 8,3 millioner passagerer, der steg på togene i 2012 på Aarhus H. Med 60% øgning vil det give yderligere 4,8 millioner passagerer om året, som skal ind i Aarhus midtby for at stige på toget.

Der er ingen, der har noget mod nye jernbaner. De skal bare ligge rigtigt og skabe værdi for danskerne.

Der kan laves en jernbane langs E45 på 12 km. Det er den mest direkte jernbanelinje nord-syd, og den er 15 km kortere end ind omkring Aarhus H. Den sparrer ifølge beregninger fra Banedanmark 15½ minut i rejsetid for folk, der ikke absolut skal ind i Aarhus Centrum incl. et stop ved en ny station. Den bliver tæt på

samtlige motorveje i Aarhus-området og med mulighed for at lave kort- og langtidsparkering, hvad der ikke er ved Aarhus H i dag. (3)

”Bilerne kommer ud af byen” ved at lægge jernbanen langs E45.
Synes du også, at jernbanen skal ud langs E45 vest for Aarhus, så skriv under på:

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

Med venlig hilsen
Jørgen Christensen,
Tisetvej 24,
8355 Solbjerg

(Indsendt til ÅP 01-04-2023)

1) https://www.tisetweb.dk/PDF/Udregninger12_10_22.pdf

2)

https://www.tisetweb.dk/PDF/Skaber%20Togfonden%20mere%20plads%20paa%20vejene_21_03_19.pdf

3) <http://www.tisetweb.dk/PDF/Faktaark%203.pdf> (se bilag 1)

4) <https://www.trm.dk/media/dczjslj/togfonden-dk-final-1pdf.pdf>

Århus Stiftstidende har bragt en del af debatindlægget: <https://stiften.dk/debat/vi-venter-stadig-paa-afklaring-omkring-solbjerg-slipper-vi-for-den-jernbane-eller-ej?>

Facebookopslag: 08-04-23

Århus Stiftstidende har redigeret i mit indlæg – hvad de har lov til. Har du lyst til at læse hele debatindlægget, kan det gøres på Tisetweb.dk (læserbrev 166)

[PDF/Naar bolgerne har lagt sig 20_03_23.pdf](PDF/Naar%20bolgerne%20har%20lagt%20sig%2020_03_23.pdf)