

Til Trafikministeren og de trafikpolitiske ordførere.

Vi er en gruppe borgere bosiddende mellem Aarhus og Horsens, der gerne vil fremføre følgende kommentarer til aftalen omkring Togfonden DK.

Vi har organiseret os i gruppen "SPOR Jylland", da vi og mange andre beboere i Øst- og Midtjylland kan få større udbytte af de investeringer, der bliver foretaget via Togfonden, hvis der vælges en linjeføring, der giver en væsentlig besparelse tidsmæssigt i Timemodellen.

Parallelbane i Østjylland.

Togfonden.dk har skitseret en strækning mellem Horsens Nord og Skanderborg Sø, som man kalder A9. A9 er linjeført tæt ved motorvejen og passerer også meget tæt forbi Rasteplads Ejer Baunehøj, samtidig med at den krydser den gamle hovedvej mellem Horsens og Skanderborg 2 gange.

Strækningen har tidligere været til debat. Wikipedia citat:

Strækningen stod til at blive næste til at blive [elektrificeret](#), hvilket blev besluttet ved rammeaftalen om [DSB](#) for 1995-98, hvor samtidig delstrækningerne fra Eriknuer til Horsens og fra Horsens til Skanderborg skulle rettes ud. Projekteringen af dette besluttedes med lov nr. 342 af 20. maj 1997. I 1999 november aftales at projektet skulle stoppes, da det blev vurderet at [elektrificering](#) ikke kunne betale sig og DSB fik lov til indkøbe nye dieseldrevne togsæt, som senere blev kendt som [IC4](#). Derudover var der lokal modstand imod udretningsprojektet. Projekteringsloven blev ophævet ved lov nr. 496 af 7. juni 2001.

IC4-problematikken er ligesom kendt!

Togfondens egen afvisning af forslaget (A9): Forholdsvis [høj](#) omkostning pr. sparet minut - anlægsudgifterne er beregnet til at koste 4,6 mia. – sparet tid 3-4 min.

Vi er for at man lægger jernbanen langs motorvejen, men i dette tilfælde er motorvejen for meget op og ned og "zig-zaggen" i landskabet. Lægger man A9-strækningen lidt længere ud i landskabet mod øst, giver det mening. (se nedenfor)

Den komme til at ligge i åbent land og - som det fremgår at højdekurverne nedenfor - den vil ikke skulle igennem så bakket terræn. Det vil alt andet lige reducere anlægsomkostningerne!

Stigningsgraden vil ikke oversige de 35 promille, som man beregner at et persontog vil kunne klare, og i praksis kan også en del godstog klare det. Strækningen er 2 km kortere end A9.

Desuden undrer vi os over at en strækning på 14 km (A9) koster så meget som 4,6 mia. En meget høj pris for en kort strækning sammenlignet med en strækning på 23 km - Solbjerg- Hovedgård- (A11) kun koster 3,4 mia. Og en ny bro over Vejle fjord (A5) kun koster 4,3 mia. Ny bane over Vestfyn på 35 km (A1) kun koster 4,9 mia.

Strækningen kan kombineres med en linjeføring af jernbanen langs motorvejen ved Aarhus - sammenlagt 24 km. Det er ikke meget længere end de foreslåede 23 km mellem Hovedgård og Hasselager, men det er en meget bedre og visionær løsning og sparret tid 19-20 min – den største tidsbesparelse i hele

Togfonden.dk – og det er endda med beregnet tid til et stop i Skanderborg. Det må betegnes som: "Forholdsvis lav omkostning pr. sparet minut".

Jernbanestrækningen Hovedgård – Hasselager løser desuden heller ikke problematikken med at alle tog skal ind til Aarhus H og vende.

Man opnår ved at lave de foreslåede linjeføringer et parallelspor, hvor andre tog, end dem der absolut skal ind til Aarhus H, kan benytte denne strækning f.eks. alle godstogene bl.a. fra den nye omladeterminale i Hirtshals.

Desuden får man et vigespor - "shunt" over Hovedgård.

Laver man en banegård ved "firkløveret" vil det lette på trængsels- og p-pladsproblemerne ved Aarhus H i Aarhus Centrum. Der kan laves et såkaldt "Parkér & Rejs-anlæg".

Samtidig vil det være let at komme dertil fra samtlige motorveje – "Motorvejen omkring Aarhus", "Herning-motorvejen" og den kommende "Viborg-motorvej". Den planlagte letbane kommer også lige forbi.

Vi ønsker på ingen måde Aarhus H nedlagt, men vi ønsker et alternativ.

Der er også mulighed for at lave et stop i Skanderborg. Så togpassagerer fra Silkeborg og videre ud mod Herning kan stige om på Skanderborg Station, hvilket ifølge Togfonden.dks egne beregninger vil øge passagertallet med 4,3 mio. passagerer om året.

Mange beboere fra den sydlige del af Aarhus tager i dag bilen til Skanderborg for at komme med toget til København, fordi der er parkeringspladser, og de er tilmed gratis.

Og i øvrigt mener vi: "Brug de 100 mio.- afsat til jernbanestrækningen Hovedgård – Hasselager - til VVM undersøgelserne af en mere visuel og fremtidsorienteret linjeføring af højhastighedstoget langs motorvejen og få et parallelspor.

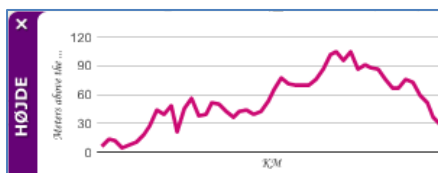
Med venlig hilsen

Jørgen Christensen,

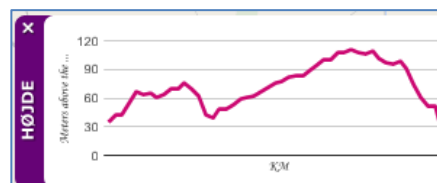
Tisetvej 24, 8355 Solbjerg

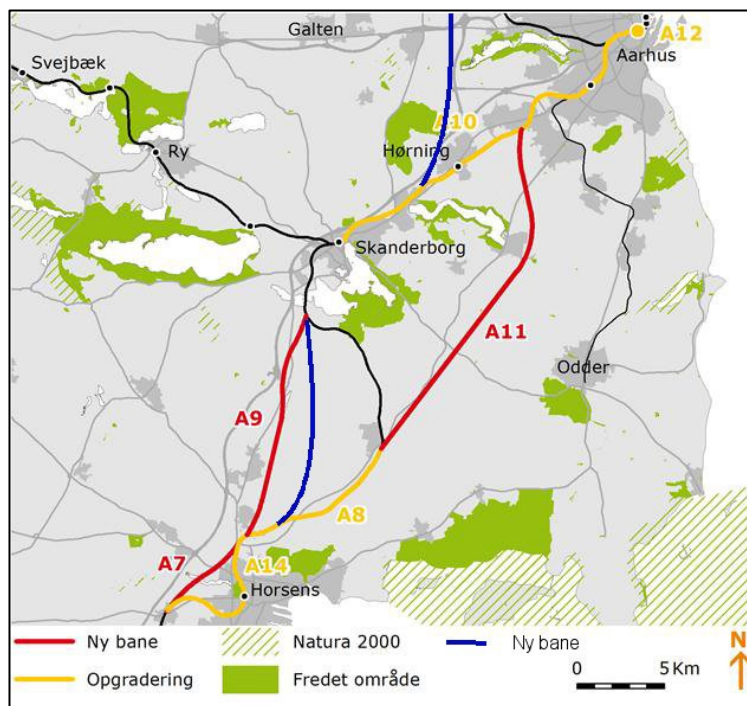
Medlem af: "Spør Jylland"

Højdeprofiler A9:



Højdeprofiler A9 – alternativ





Togfonden.dk (fig.53) + Alternativ A9

PS Vi har tidligere henvendt os til Trafikministeren og de trafikpolitiske ordførere med en påpegning af: "Et stop på Skanderborg Station vil øge passagergrundlaget med 4,3 mil. passagerer årligt" – ifølge Togfonden.dk's egne beregninger, og " En beskrivelse af "sæk-problematikken" omkring Aarhus H".