



Jernbaneskinnerne på vej ind mod Aarhus H kan passende genbruges som S-togsspor. Arkivfoto: Carsten Ingemann

Blev Østjylland taget på sengen?

AF JØRGEN CHRISTENSEN, TISETVEJ 24, SOLBJERG

Det virker mærkeligt, at de lokale politikere er tavse i debatten om Togfonden DK.

Med aftalen om udmøntningen af Togfonden DK og en gennemførelse af nye jernbaner i Østjylland – har de lokale politikere så været taget med på råd, eller har de bare siddet på sidelinjen og kunnet høre på vandrørene, hvad der skete på Christiansborg?

På mig virker det mærkeligt, at man ikke har hørt et ”pip” fra de lokale politikere.

Aarhus-politikerne siger alle, at de ønsker en Kattegat-forbindelse til ca. 100 mia. kr., selv om den er urealistisk mange år frem, når aftalen om timemodellen er vedtaget til 28,5 mia. kr.

Det holder ikke

Hvornår finder Aarhus-politikerne ud af, at ”jernbane-posesystemet” til Aarhus H ikke holder i længden?

Hvornår finder Aarhus-politikerne ud af at lave en mere helhedsorienteret løsning på infrastrukturen?

Er de østjyske politikere blevet banket på plads af partikammerater på Christiansborg?

Skanderborg har kastet håndklædet i ringen og ser nu passivt til.

Nu får Skanderborg ved elektrificeringen af jernbanenettet højhastighedstoget – de første 10 år – drønende igennem Skanderborg Station, og toget stopper ikke på stationen.

Skanderborg har nu valgt at stikke hænderne i lommen på trods af, at et stop på Skanderborg Station ville øge passagergrundlaget med 4,3 millioner passagerer pr. år ifølge togfonden.

Uha, uha, det vil også gøre, at passagerer til Aarhus og Aalborg ikke nåede til deres mål før kl. 12.04 og ikke kl. 12.00 som lovet

i timeplanen.

Jernbane vest om Aarhus

Kunne man så hente disse famøse fire minutter andre steder? Ja, måske, hvis man slettede ”jernbane-posesystemet” til Aarhus H og i stedet lavede en banestrækning vest om Aarhus.

Den kunne passende følge motorvejen omkring Aarhus. Så kunne den tilsluttes til det nord-syd-gående spor til Randers, som alligevel passerer under motorvejen tre steder i to kurver.

Det er da forfærdeligt dyrt?

Strækningen vil være på ca. 12 km og giver en tidsbesparelse på ca. 16 min. i forhold til at køre ind til Aarhus H. Man kunne jo passende bruge pengene, som er sat til side til den 23 km lange strækning fra Hovedgård til Hasselager til 3,4 mia. kr. Tidsbesparelsen på denne strækning er på ca. seks minutter ifølge togfonden. Hvordan kommer de passagerer, der skal ind til Aarhus midtby, så ind til Aarhus H?

Aarhus har planlagt en letbane ud til Harlev, og passagererne til Aarhus H vil fint kunne bruge de 16 minutter ind til Aarhus H og opfylde timeplanen.

Genbrug af jernbanespor

Der er i aftalen afsat 4 mio. kr. til en forundersøgelse af en ny bane Aarhus-Galten-Silkeborg og til at undersøge synergieffekten mellem timemodellen og Aarhus Letbane.

Midttrafik har i sin planlægning en letbanestrækning til Harlev, og indtil denne er etableret, kan de nuværende jernbanespor genbruges til et S-togssystem.

Der skal selvfølgelig laves en ny banegård, skal vi kalde den ”Aarhus V”.

Aarhus V vil samtidig være en ”gennemkøringsstation” i modsætning til Aarhus H, hvor toget skal vende.

Man sparer nok også en del af de 1,0 mia. kr., der er afsat i aftalen til opgradering af Aarhus H.

Hvis man placerer den i nærheden af Silkeborg-motorvejen, vil man let kunne komme hertil fra Silkeborg og Herning videre ud mod vest. Banegården ligger heller ikke så langt fra den planlagte motorvej til Viborg.

Timemodellen har en beregning med en vækst af passagertallet på 60 pct. ved indførelse af højhastighedstog.

Hvordan skal alle disse mennesker komme til Aarhus midtby og finde en p-plads?

I aftaleteksten til togfonden er der afsat en pulje på 200 mio. kr. til p-plads-løsninger, som skal bruges ved alle de fem banegårde i timemodellen.

Bilerne ud af midtbyen

Ved at lave en banegård i Aarhus V får politikerne også fremmet en af deres målsætninger: "Bilerne ud af midtbyen" – tænk bare på Kystvejen.

Etableres der en Aarhus V-banegård, vil der være masser af muligheder for at lave p-pladser, busterminaler, Falck-station og politi-station.

Aarhus har også i sin "fremtidig byudvikling" fra 2008 planlagt en større byudvikling ved Harlev.

Kære østjyske politikere. Kom ud af jeres Thorning-rose-søvn og kig på en visionær linjeføring af timeplanen, der ikke er så Dyhr, og som gavner Østjylland.

Grundvand eller Flaskevand?

Vil politikerne i Århus løbe den risiko for vores grundvand til Aarhus by til fordel for at være 6 min hurtigere i København?

Vil politikerne på Christiansborg løbe den risiko til fordel for et hastighedstog og være 6 min hurtigere i København?

Så er det ikke kun Marius men også Magnus der bliver smidt for løverne.

Derfor brug pengene på en mere visuel og fremtidsorienteret linjeføring langs motorvejen og flyt banegården ud til "Firkløveret" ved Silkeborg-motorvejen.

Nu kommer hastighedstoget som en ball i billiard og vælter 3 kegler/vandboringer.

Boringsnære Beskyttelsesområder (BNBO)

Vil politikerne have højhastighedstog på bekostning af vores grundvand?

Jeg gik mig en tur i den i skoven, hvor jeg bor. Det vil sige at det er nok ikke rigtig en skov endnu, idet den blev plantet i maj 2013 så træerne er ikke mere end 40 cm høje endnu.

Hvorfor har Aarhus kommune og Staten i form af Skov og Naturstyrelsen opkøbt god landbrugsjord og efterfølgende plantet skov på området?

Aarhus kommune har jo nok gjort det ud fra en filosofi om, at man gerne ville have en "grøn kile" ind mod byen.

Men lige så vigtigt er det at kommunen i form af "Aarhus Vand" ville beskytte deres drikkevandsindvindingsområde.

Som det fremgår af Aarhus Kommunes "Agenda 21 Redegørelse":

"Sikring af grundvandsressourcer kan også ske gennem

skovrejsning. Kommuneplan 2009 udlægger

nye skovrejsningsområder på sammenlagt 3.200

ha. Byrådet har endvidere vedtaget, at der inden

udgangen af 2012 skal være etableret 320 ha ny skov.

De nye skove placeres så vidt muligt oven på sårbare vigtige drikkevandsområder. Skovrejsningen vil således på samme tid beskytte grundvandet skabe nye friluftsmuligheder, forbedre naturindholdet og binde CO2."



Aarhus Kommune satte desuden en kampagne i gang i 2006 "Rent drikkevand" med det formål at beskytte grundvandet, og i den forbindelse kompenserede de landmænd og større lodsejere for ikke at bruge pesticider i området.

Nu er denne beskyttelse af grundvandet igen til debat.

Der kommer nemlig en jernbane med højhastighedstog, som en anden billard-ball, drønende midt gennem skoven og den vælter 3 vand-indvindingsboringer. Det er det senarie der er trukket op i Togfonden.dk . Her går den skitserede linjeføringen midt igennem området.

For at kunne få den planlagte hastighed på togene som Togfonden.dk gerne vil have, skal skinnerne gå forholdsvis lige ud, og der må heller ikke være for stor højdeforskel, så skal man til at bygge dæmninger og broer, eller grave sporerne ned .

På den planlagte Hovedgård-Hasselager strækning er Tiset Bauehøj med sine 88 m over havet det højeste punkt på strækningen, og linjeføringen er planlagt til at skulle ligge i ca. 80 m kurven ved Tiset Bauehøj. Man kan ikke rigtig grave den ned, da man så støder på grundvandet.

Området er også udlagt til et (BNBO) Boringsnære Beskyttelsesområder og vedtaget som sådan i Aarhus Byråd (Beskrevet i Miljøstyrelsens vejledning nr. 2, 2007) Den beskriver en beskyttelseszone omkring boringerne på 300 m.

Hvor stor er så denne grundvandsressource?

Der pumpes knap 10% af alt drikkevandet til Aarhus Kommune og ca. 40% af al drikkevandet til "den sydlige del" af Aarhus Kommune, så det er en væsentlig faktor i drikkevandsforsyningen til Aarhus.

Der er i Togfonden.dk afsat 365 mio. til VVM-undersøgelser af de planlagte linjeføringer.

Hvor mange af disse penge, der er afsat til Hovedgård-Hasselager-strækningen fremgår ikke tydeligt af aftaleteksten.

Det fremgår teksten, at der er afsat 3,4 mia. til etableringen af Hovedgård-Hasselager-strækningen og senere i aftaleteksten står der, at strækningen forventes at koste 3,3 mia. ekskl. VVM-midler.

Det må nok svare til et beløb på 100 mio. til VVM-undersøgelserne af strækningen Hovedgård-Hasselager. Af aftalen fremgår det også: "Der sigtes på, at VVM-undersøgelserne kan foreligge i løbet af 2 halvår 2015, idet tidspunktet må undersøges nærmere i lyset af de mange analyser, der igangsættes som følge af denne aftale."

Vil politikerne i Århus løbe risikoen for forurening af vores drikkevand til Aarhus by til fordel for at være 6 min hurtigere i København?

Vil politikerne på Christiansborg løbe den samme risiko til fordel for et højhastighedstog og være 6 min hurtigere i København?

Så er det nok ikke kun Marius men også Magnus, der bliver kastet for løverne.

Og i øvrigt mener jeg: "Brug de 100 mio. på en mere visuel og fremtidsorienteret linjeføring af højhastighedstoget langs motorvejen og flyt banegården ud til "Firkløveret" ved Silkeborg-motorvejen."

Med venlig hilsen
Jørgen Christensen, Tisetvej 24, 8355 Solbjerg