

Til Trafikministeren og partiernes trafikpolitiske ordførere

Banedanmark har nu fremlagt sine VVM-undersøgelser af "Elektrificering og opgradering af Aarhus H - Lindholm" og "Ombygningen af Aarhus H".

<http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=25188>

Forslag til en alternativ linjeføring:

Forslaget til denne linjeføring er ikke med i VVM undersøgelserne. Forslaget er alligevel relevant i forhold til de store ændringer der sker på Aarhus H, og den store tidsbesparelse forslaget giver.

Vi har indsendt forslaget med denne linjeføring ved både idehøringsfasen på Lindholm - Aarhus H og Hovedgård – Hasselager uden at forslaget er taget i betragtning.

Der bør laves en screeningsundersøgelse af en meget mere fremtidssikker løsning i Aarhus-området ved at lægge jernbanen ud i trafikkorridoren ved E45, og så lave en "Aarhus Vest-banegård" herude.

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



Fordele der taler herfor:

- Den mest direkte linje nord-syd på 12 km (fremgår af kortet = blå linje). Aarhus H ligger ikke på denne linje, men ligger for enden af en "blindtarm" ud fra denne linje.
- Strækningen er 15 km kortere end ind til Aarhus H (27-12 km).
- Togene kan køre med mindst 150 km/tim på denne strækning. Modstat ind til Aarhus H hvor alle tog incl. højhastighedstogene kører med en gennemsnitshastighed på 48 km/tim.
- Støjen er der i forvejen i trafikkorridoren langs E45.

- Tidsbesparelsen er på 16 min i forhold til at køre ind til Aarhus H – medregnet i beregningen er tiden til af- og påstigning på den nye banegård. Det skal ses i forhold til Togfonden melder ud med at de sparer 6 min på de 23 km ny jernbane mellem Hovedgård og Hasselager. Denne nye strækning vil være den mest tidsbesparende nye jernbanestrækning i hele Togfonden.
- I den nuværende løsning med at toget skal ind til Aarhus H, tages der ikke højde for, at dem der bruger jernbanen ikke absolut skal ind i Aarhus' Centrum.
- Der er i Togfonden-forliget desuden afsat 4 mio. kr. til en forundersøgelse af en ny bane Aarhus-Galten-Silkeborg og til at undersøge synergieffekten mellem Timemodellen og Aarhus Letbane. Denne evt. kommende "ny jernbane" vil krydse lige ved "Firkløveret". (fremgår af kortet)
- En sådan jernbanestrækning langs E45 vil kunne udvide kapaciteten på jernbanenettet.

Vest-banegård

- En alternativ banegård ved "Firkløveret".
- "Aarhus V-banegården" bliver en "gennemkøringsstation", modsat Aarhus H, der er en "sækbanegård".
- "Aarhus V-banegården" kommer til at ligge på den planlagte jernbanestrækning Aarhus – Galten – Låsby – Silkeborg. (se kortet = rød streg)
- Letbanen kan let etableres ud til "Aarhus V-banegården", hvis man forlænger den i forvejen planlagte letbane til Brabrand med 4 km.
- Man kunne også genbruge de nuværende jernbanespor til et S-togssystem til Aarhus H
- Stor tilgængelighed fra samtlige motorveje i Aarhus-området.
- 70.000-80.000 biler passerer "Firkløveret" hver dag på enten Herning-motorvejen eller E45
- Der er 4 km til Grenå-motorvejen og 2 km til den kommende Viborg-motorvej.
- Der kan laves et stort "parker – rejs – anlæg".
- På en sådan parkeringsplads, er der mulighed for at langtidsparkere, og en busterminal, redningskorps og politi vil også kunne placeres her.
- En stor fordel for alle østjyder og for pendlerne.
- I mange andre storbyer, er fjerntrafikken er placeret i udkanten af byerne, og "lokalbefolkningen" bliver serviceret af S-bane, Metro eller lignende.
- På Skanderborg Station – hvis der laves et stop her – vil 3,4 mill. ekstra passagerer om året kunne samles op her, ifølge Togfondens egne tal. Lokalbanen Herning-Silkeborg-Skanderborg kan forlænges op til Aarhus V- banegården fra Skanderborg, hvis man vælger ikke at lave et stop i Skanderborg.
- Det vil i den grad afhjælpe trafik- parkerings- og tilgængeligheds-problemerne i Aarhus Centrum og især omkring Aarhus H, hvor problemerne på disse tre områder i dag er temmelig store.

Screeningundersøgelser:

- Der er lavet en screeningundersøgelse af Cowi på 68 sider af den såkaldte "Eskelundløsning" (på kortet = orange streg) med udflytning af Aarhus H til Kongsvang. Der skal laves en ny jernbanestrækning på ca. 1,5 km mellem det nord- og sydgående jernbanespor. Rapporten anslår at en udflytning af Aarhus H til Kongsvang vil koste 3,3 mia. kr.
- <http://www.bane.dk/db/filarkiv/20083/Alternativ%20placering%20af%20Aarhus%20H%20-%20teknisk%20notat.pdf>
- Atkins har lavet en tilsvarende undersøgelse af "Eskelundløsningen" på 32 sider.
<http://www.bane.dk/db/filarkiv/20084/Shunt%20Id%E9%20-%20teknisk%20notat.pdf>
- Afgørelsen på udflytning af Aarhus H til Kongsvang:
<http://www.bane.dk/db/filarkiv/20082/Screening%20af%20udflytning%20af%20%C5rhus%20H.pdf>
- Screeningsrapport af Aarhus – Galten – Låsby – Silkeborg. (se kortet = rød streg). Anslået pris: Enkeltsporet: 2 mia. Dobbeltsporet: 3,1 mia.
https://www.trafikstyrelsen.dk/~media/Dokumenter/04%20Kollektiv%20trafik/05%20Trafikale%20analyser/Publikationer/aarhus_Silkeborg%20rapport%2012%2002%2017.pdf
- Vores forslag: Hørning – Lyngby på 12 km. Den er der ikke lavet screeningsundersøgelse på. (Beregningsgrundlag for en pris pr km er Togfondens for jernbanestrækningen Hovedgård – Hasselager - i alt 3,3 mia.) Hørning – Lyngby: 1,8 mia. + ny banegård 1,1 mia. = 2,9 mia.

Afsendt på vegne af foreningen "Sporjylland.dk"

Med venlig hilsen
Jørgen Christensen,
Tisetvej 24,
8355 Solbjerg