

Til Transportministeren

28-11-2016

Tak for svaret af 24-11-2016 på vores henvendelse til ”trafikministeren og de trafikpolitiske ordførere” af 29-10-2016, ang. en linjeføring af jernbanen langs E45 og udflytning af Aarhus H.

Vi sender også en kopi til transportordførerne, for i denne ”ministeromrokeringstid” – ved man aldrig.

SPOR-Jylland har nogle kommentarer til ”Svarbidraget” udarbejdet af Banedanmark af 17-11-2016.

Under pkt1. (citater)

”Det vil forkorte rejsetiden med 16-19 min...” vores beregninger herunder beviser vores påstand om at der spares 16 min, som vi har skrevet i henvendelsen. (citater)

*” * 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, at Togfonden melder ud med, at de sparer 6 min. på de 23 km ny jernbane mellem Hovedgård og Hasselager.”*

Under pkt. 2 (citater)

”- og vil betyde sparet rejsetid”. SPOR-Jylland har aldrig påstået, at det betød sparet rejsetid, men et større passagergrundlag. Det vi derimod har fremført er (citater)

*” * På Skanderborg Station – hvis der laves et stop her – vil 3,4 mil. 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.”*

Afsnittet (citater)

”Samlet set vurderes en station vest for Aarhus at....ulemperne for rejsende til og fra det centrale Aarhus.”

Med det centrale Aarhus mener Banedanmark så de personer, der bor indenfor Ringgaderne? I Aarhus Kommune bor der ca. 325.000 mennesker. Af disse bor omkring ca. 60.000 inden for Ringgaderne.

Hvad med de andre ca. 265.000, der også bor i kommunen – uden for Ringgaderne?

De skal på en eller anden måde transporteres ind til Aarhus H for at benytte toget, for deres rejse begynder eller slutter jo ikke på Aarhus H.

De skal transporteres derind af offentlig transportmidler eller køres derind af familie eller venner, for det er komplet umuligt at parkere i Aarhus centrum over længere tid.

Hvad med resten af den østjyske befolkning?

Skal de ikke have adgang til højhastighedstogene?

Det tager fra Silkeborg centrum 31 min at køre strækningen til ”Firkløveret” i bil.

Det tager fra Herning centrum 48 min at køre strækningen til ”Firkløveret” i bil.

Der vil blive mulighed for at langtidsparkere bilen ved ”Firkløveret” og springe på toget f.eks. til København og nå frem til København indenfor ca. 3 timer.

Det vil også give DSB mulighed for at give ”tilbud” på prisen, så de igen bliver konkurrencedygtige med busruterne på tværs af landet, som i dag tager større og større markedsandele.

Mennesker fra Midtjylland har ikke denne mulighed i dag, og med et stop kun ved Aarhus H i fremtiden, vil det heller ikke være en mulighed i fremtiden.

Med en passagerforøgelse på 60 pct., ifølge Togfonden på Aarhus H, vil det blive helt umuligt at komme frem.

Derfor benytter mange i dag Skanderborg Station.

Afsnittet (citat)

”Samlet set vurderes dette anlæg at være en ulempe sammenlignet med nuværende forhold. Fordelene for gennemkørende og et parkér og rejs potentiale m m. vurderes at være mindre end ulemperne for rejsende til og fra det centrale Aarhus.”

Ud fra ovenstående argumenter synes vi at nå den stik modsatte konklusion.

Banedanmark sætter tvivl om vores tidsbesparelse på 16 min og vores anlægsomkostninger, som er foretaget fra tal udarbejdet i forbindelse med Togfonden af Banedanmark selv.

Med hensyn til anlægsomkostningerne er det korrekt at der skal lægges 4 km til Letbanen, hvis denne forlænges ud til en Aarhus V-banegård. Det er også korrekt at både Letbanen og en evt. bane Aarhus-Galten-Silkeborg stadig er på tegnebrættet.

Hvis man laver en shunt ved Firkløveret på 1½ km – tilsvarende den undersøgte shunt på ”Eskelundløsningen” – vil dette betyde en – anlægsomkostning på ca. 250 mill. Det vil betyde at man stadig holder sig indenfor de ca. 3 mia. kr.

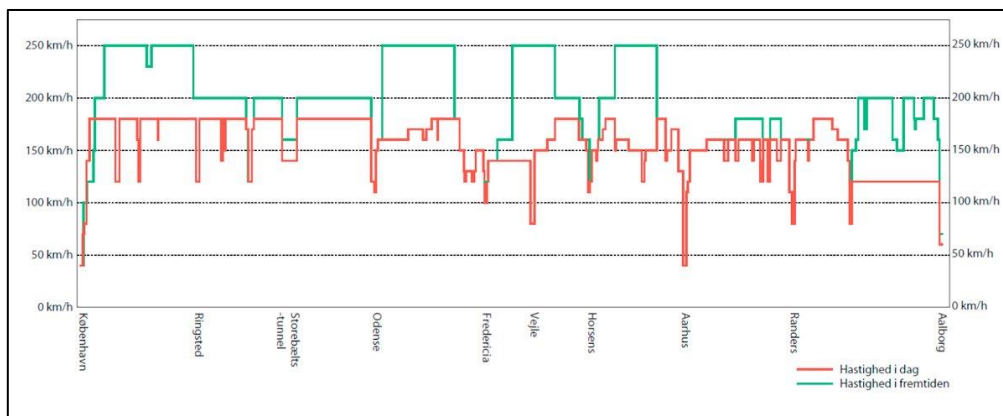
Strækningen vil som vi foreslår: (citat)

” Man kunne også genbruge de nuværende jernbanespor til et S-togssystem til Aarhus H.”* eller man kan bruge de nuværende spor til Letbanen. Sporbredden er den samme for letbane og de nuværende tog, og strækningen bliver elektrificeret med opgraderingen Lindholm – Aarhus H.

Med hensyn til beregningerne på tidsforbruget på de to strækninger Hørning – Lyngby (12 km) og Hørning – Aarhus H – Lyngby (27 km) har vi taget udgangspunkt i Togfondens hastighedsberegninger side 73 (herunder).

Det fremgår tydeligt af grafen at toget på store strækninger kører med 48 km/tim igennem Aarhus. Det kan dog godt være at toget kører lidt stærkere ned mod Hørning og op mod Lyngby.

Vi tror dog ikke at det på noget tidspunkt kommer op over 80 km/tim i gennemsnit.



Vi har lavet beregninger på gennemsnitsfarten med 48 – 60 og 80 km/tim på de 27 km på Hørning – Aarhus H – Lyngby, og med 100 - 120 – 150 og 180 på de 12 km Hørning – Lyngby.

På stationerne - til af- og påstigning - har vi brugt Banedanmarks beregningsmodeller som siger 2-3 min på en gennemkøringsstation og 5 min på en ”sækbanegård”, selvom www.rejseplanen.dk siger at toget holder i 8 min på Aarhus H.

strækning	km/tim	antal min	skift på banegård/ min	i alt min.
Hørning - Aarhus H - Lyngby				
27	48	33,75	5 min - Aarhus H	38,75
27	60	27	5 min - Aarhus H	32
27	80	20,25	5 min - Aarhus H	25,25
Hørning - Lyngby				
12	100	7,2	2-3 min Aarhus V = 2,5	9,7
12	120	6	2-3 min Aarhus V = 2,5	8,5
12	150	4,8	2-3 min Aarhus V = 2,5	7,3
12	180	4	2-3 min Aarhus V = 2,5	6,5
Besparelse i tid på 80 km/tim Aarhus H - Langs E45 med 150 km/tim				
			(25,25 - 7,3)	17,95 min

Som ovenstående beregninger tydeligt beviser, holder vores beregninger så godt og vel. (citater)

” 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, at Togfonden melder ud med, at de sparer 6 min. på de 23 km ny jernbane mellem Hovedgård og Hasselager.”*

Hvorimod Banedanmarks påstand om en besparelse på 10-12 min er udokumenteret (citater)

”Den vurderes reelt at være i størrelsesordenen 10-12- min.”

Hele afsnit 2 (citater)

”2. Forslag vedrørende baneudbygning via Skanderborg”....

Det er rigtigt at vi har fremført dette forslag i ”Idehøringsfasen for – Ny bane Hovedgård – Hasselager”, men dette forslag optræder overhovedet ikke i ”vores henvendelse til Trafikministeren og de trafikpolitiske ordførere af 29-10-2016”.

Derfor anser vi hele afsnit 2. som fuldstændig irrelevant i denne sammenhæng.

Med venlig hilsen
Jørgen Christensen,
Tisetvej 24,
8355 Solbjerg

Afsendt på vegne af ”Sporjylland.dk”