

Til byrådet i Skanderborg Kommune

Skanderborg kommune har et punkt på dagsordenen i byrådet d. 16 dec., som omhandler ”den fremtidige jernbanebetjening af Skanderborg Kommune” – pkt. 218.

I den forbindelse vil vi fra SPOR-Jylland gerne have ”en meningstilkendegivelse” tilføjet.

Vi vil derfor i det følgende gerne anfægte resultaterne ved COWI’s analyse af konsekvenserne ved at lade et lyntog gå uden om Aarhus H på et oplyst grundlag. Vi vil samtidig argumentere for, at der er væsentlige økonomiske og passagermæssige fordele ved at bibeholde Skanderborg som en central station i den kommende timemodel. En timemodel, som vi vil påpege stadig kan holde en timekørsel på trods af en vaklende Vejle Fjordbro og samtidig give besparelser i forhold til anlægsarbejdet.

Togfonden:

I aftalen om Togfonden DK er valgt den østlige linjeføring mellem Horsens og Aarhus. Dermed kan der ikke etableres et stop for superlyntogene i Skanderborg, hvor der ifølge Togfondens egne analyser er et ekstra passagergrundlag på ca. 4,3 mio. rejsende om året.

(Antal passagerer til Aarhus er opgjort i Togfonden side 65, tabel 13)

Vi ved godt, at ikke alle disse 4,3 mio. passagerer vil benytte højhastighedstogene, men det er nok en stor del af dem, der enten skal til København eller Aarhus, som det også fremgår af rapporten til Skanderborg Kommune (citater):

”Skanderborg Kommune har som opfølgning herpå fået udarbejdet et kort notat, som fortæller, at de daglige togrejsende fra Skanderborg mod Aarhus H faktisk er større end f.eks. de rejsende til og fra Randers mod Aarhus H.”

En stor del af disse passagerer kommer nok med toget fra Silkeborg-Herning kanten.

Cowi A/S udarbejdede i 2015 en rapport for Skanderborg Kommune, som havde til hensigt at belyse følgende forhold (citater):

”Analysen skal skitsere forskellige strategiske spor, som Skanderborg Kommune kan arbejde efter afhængig af:

- *om den planlagte "time-model" bliver gennemført med hurtigtog, der stopper på Skanderborg Station*
- *om den planlagte "time-model" bliver gennemført med hurtigtog, der kører uden om Skanderborg Station med ny forbindelse mellem Aarhus og Horsens*
- *om der bliver truffet en beslutning om ny jernbanelinje mellem Silkeborg og Aarhus.”*

Desuden skulle Cowi A/S undersøge følgende (citater):

”Analysen af en jernbane-shunt udenom Aarhus H.

Serviceeftersynet af Timemodellen kan betyde, at der kan overvejes andre og billigere løsninger for at opnå en timemodel. Cowi sammenligner i den for Skanderborg Kommune udarbejdede analyse fordele og ulemper ved to andre scenarier, hvor tidsbesparelsen i stedet for den direkte forbindelse Hovedgaard – Hasselager opnås ved at etablere shunt udenom Aarhus H:

- *De nuværende planer i Togfonden med ny bane mellem Hovedgaard og Hasselager*

- *Anlæg af shunt uden om Aarhus H, ny station ved Eskelund, nuværende baneanlæg og standsning med Superlyn på Skanderborg Station*
- *Anlæg af shunt uden om Aarhus H, nuværende baneanlæg og standsning med Superlyn på Skanderborg Station i stedet for ny station ved Eskelund.*

Cowi's vurdering er følgende (citater):

"Samlet set vurderes modellen, som findes i Togfonden, som det mest fordelagtige scenarie.

Dette skyldes,

- *at nærolandet (passagergrundlaget) ved Aarhus H er størst*
- *at antallet af togpassagerer i de gennemkørende lyn- og IC-tog, der stiger af eller på i Aarhus H, er mere end 80 %*
- *at flest rejsende vil ankomme til stationen til fods, på cykel eller med bus (biltrafikken øges ikke)*
- *at rejsetidsbesparelserne kommer flest personer til gode*
- *at tidligere forsøg med udflytning af togtrafik væk fra centrum har været mere eller mindre mislykket (Høje Taastrup)*
- *at flytningen af Aarhus H til f.eks. Eskelund vil øge trængslen på vejnettet."*

Vi er uenige med Cowi A/S, fordi deres beregninger og konklusioner bygger på et mangelfuldt grundlag.

Nærolandet (passagergrundlaget) ved Aarhus H er størst? Passagergrundlaget er størst ved Aarhus H?

Her bygger Cowi sin rapport på en undersøgelse fra år 2000, som ganske rigtigt siger 80% af- og påstigning ved Aarhus H.

Er det ikke forkert at bygge en rapport på et 15 år gammelt materiale, hvor tiderne har ændret sig? Til sammenligning siger Togfondens fremskrivning 4,3 mil. passagerer ved et stop på Skanderborg Station.

Flest rejsende vil ankomme til stationen til fods, på cykel eller med bus (biltrafikken øges ikke)?

Det kan der vist sættes et stort spørgsmål ved, hvis man kigger på trafiktrængselen ved Aarhus H.

Nærolandet er størst ja, måske for de, der bor i centrum af Aarhus.

Eksempelvis vil vi, der bor uden for Aarhus C, som regel få nogen til at køre os ind til Aarhus H, hvis vi skal med tog. Primært fordi, det er umuligt at parkere ved Aarhus H. Alternativt tager vi bilen til Skanderborg Station, hvor vi nemt og billigt kan parkere, når vi skal med toget.

Cowi henviser til Høje Taastrup station, som et mislykket projekt.

Her brister forudsætningerne. Høje Taastrup station er en "gennemkøringsstation" i modsætning til "Aarhus H", der er en "sækbane-gård".

Høje Taastrup station har ingen indflydelse med hensyn til "rejsetidsbesparelse", men er nærmere en rejsetidsforøgelse. Stationen har desuden ingen "forkortelse" af banestrækningen, og skal man ind til København H, vil det da være dumt at stige om til s-toget i Høje Taastrup.

Cowi siger, at en shunt ved Eskelund vil øge trængslen på vejnettet?

Det er vi enig i, men når Togfonden er fuldt implementeret, vil passagergrundlaget øges med 60% ved Aarhus H ifølge Togfonden, og det vil bestemt også øge trængslen på vejnettet inde i byen.

I modsætning til Høje Taastrup vil der både være en "rejsetidsbesparelse", en "km-besparelse" samt en forøgelse af "tilgængeligheden" ved at lægge en shunt vest for Aarhus.

I dag tager det togene 23 min at komme fra Hasselager, af- og påstigning ved Aarhus H og ud til Brabrand.

Togene kører med en gennemsnitshastighed på 48 km/timen.
Tidsbesparelsen ved den foreslåede strækning i Togfonden mellem Hovedgård og Hasselager er 6 min.

Det, som Cowi ikke har med i deres rapport, er en alternativ placering af shunten i "Trafikkorridoren" vest for E45 fra Hørning til Lyngby. En ny banestrækning her vil være på 12 km. Det vil forkorte banestrækningen med 15 km sammenlignet med ruten ind til sækbanegården Aarhus H, der er på 27 km.

Besparelse i rejsetid vil blive 15-16 minutter incl. et stop ved en ny Aarhus Vest banegård, Det er også den mest direkte jernbanelinje nord-syd. (bilag 1, side 2-3), så kan folk, der skal ind Aarhus H, tage den kommende letbane, som forholdsvis nemt kan forlænges herud fra Brabrand.

Holder Togfondens Timemodel?

"Bortkaster" man den nye jernbanebro over Vejle Fjord – hvilket meget tyder på efter de politiske udmeldinger – mangles der otte-ni minutter i Timemodellen. Samtidig spares der 4,3 mia. kr. i anlægsomkostninger.

Undlader man at lægge nye skinner mellem Hasselager og Hovedgård, sparer man 3,3 mia. kr., men kommer så til at lægge seks minutter til Timemodellen.

Det vil betyde en samlet besparelse på 7,6 mia. kr., men også en forøgelse af rejsetiden med 14,5 minutter. Laver man en ny banestrækning vest for E45 fra Hørning til Lyngby vest for Aarhus på 12 km, vil det forkorte banestrækningen med 15 km sammenlignet med ruten ind til sækbanegården Aarhus H, der er på 27 km.

Besparelse i rejsetid vil blive 15-16 minutter, altså nok tid til at dække de 14,5 minutter ved ikke at lave Vejle Fjord-broen og Hasselager-Hovedgård-banen. Det er også den mest direkte linje nord-syd. Så vil timeplanen holde.

Hvad så med pengene?

Hvis man ganger de 12 km med den dyreste jernbanestrækning i Togfonden – som er strækningen (A9) fra Horsens N til Skanderborg SØ – som koster 287 mio. kr. pr. km, vil strækningen Hørning-Lyngby komme til at koste 3,44 mia. kr. En ny banegård i Aarhus V til 1,3 mia. kr. Forlængelse af nærbanen fra Brabrand til Aarhus V på ca. 4 km vil koste 1,1 mia. kr.

Sammenlagt en besparelse på 1,76 mia. kr.

Hvis man derimod beregner det med 150 mio. kr. pr. km, som alle de øvrige nye jernbanestrækninger i Togfonden ca. koster pr. km, vil beregningerne vise en besparelse på 3,9 mia. kr.

Dermed får man en banegård, der ligger væsentlig bedre placeret tæt på samtlige motorveje i Aarhus-området og med mulighed for at parkere. Samtlige partier – på nær Enhedslisten – har givet udtryk for, at de ønsker E45 i Østjylland udvidet til tre spor og dermed sikre endnu bedre tilgængelighed.

Tilgængeligheden ved Aarhus H er i dag så dårlig, at det ikke lokker privatbilisterne til at tage de offentlige transportmidler i form af jernbanen.

En banegård i Aarhus V vil samtidig blive en gennemkørselsbanegård.

Hvad med at revurdere Togfondens forslag (A9) mellem Horsens og Skanderborg?

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

Lægger man A9-strækningen lidt længere ud i landskabet, giver det mening. Den kommer til at ligge i åbent land og - som det fremgår af højdekurverne - den vil ikke skulle igennem så bakket terræn og passerer ingen større veje. Det må da reducere anlægsomkostningerne! (bilag 1, side 4-7)

Stigningsgraden af skinnerne 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 skabes der en kapacitetsudvidelse ved en shunt over Hovedgård.

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 samtidig sparer man 19-20 min – den største tidsbesparelse i hele Togfonden.dk – og det er endda med et stop i Skanderborg. Det må betegnes som: "Forholdsvis lav omkostning pr. sparet minut".

En kr-besparelse på mellem 1,76 -3,9 mia. hvis man ikke laver Vejle-Fjord-broen og strækningen Hovedgård Hasselager.

En rejsetidsbesparelse på 19-20 min.

En passagerforøgelse på 4,3 mil. passagerer ved et stop i Skanderborg.

Vi håber på, at byrådet tager ovennævnte problematikker med i deres overvejelser i "den fremtidige jernbanebetjening af Skanderborg Kommune" – pkt. 218, samt når den endelige afgørelse omkring linjeføringerne skal træffes.

Med venlig hilsen
SPOR-Jylland

Marianne Gasberg tlf. 4141 1193 m.gasbjerg@gmail.com
Henrik Høholt Jensen tlf. 4219 0041 hoholt@profibermail.dk
Jørgen Christensen tlf. 2167 2422 jaachr@mail.dk
Arne Jensen tlf. 2025 6504 jensenboegeskov@mail.dk
Karsten Stær tlf. 4018 8708 karsten.staer@mail.dk
Charlotte Faarup tlf. 2055 1398 charlottefaarup@hotmail.com
Anita Klint Lindholm tlf. 2028 7770 anitaklindt@mail.dk

SPOR-Jylland arbejder for en mere visionær gennemførelse af Timemodellen i Jylland med fokus på befolkningens reelle behov i området omkring Aarhus. Vi arbejder på at påpege flere alternativer i debatten, som vi mener, kan give et bedre passagertal og en mere direkte forbindelse. Derudover arbejder vi specifikt på at afdække problematikkerne ved at anlægge nye skinner i området omkring Solbjerg (Hasselager – Hovedgård linjen).

Læs mere om vores arbejde på: www.sporjylland.dk

<https://www.skanderborg.dk/Politik-og-demokrati/Dagsordener-og-referater/dr/Byraadet/2015/december/16--december-2015--Dagsorden/218.aspx>