



Togfondens afvisning af forslaget til en strækning nær Skanderborg er en forholdsvis høj omkostning pr. sparet minut – anlægsudgifterne koster 4,6 mia. kr. Tegning: Niels Bo Bojesen

## Skanderborg, kom nu på banen!

AF JØRGEN CHRISTENSEN, MEDLEM AF "SPOR JYLLAND", TISETVEJ 24, SOLBJERG

### Kæmp for banegården og for 4,3 mio. passagerer.

For 152 år siden i 1862, kæmpede Tiset og Skanderborg om at få jernbanen og dermed også en jernbanestation til byen.

Dengang var det ikke passagererne, der var noget problem "for jyderne skulle ingen steder", derimod var det transport af kreaturer sydpå til det nordtyske aftagermarked, man kæmpede om.

Både i folketing og landsting sejrede Skanderborgs fortalere, så det blev Stilling, Hørning, Hasselager og Viby, der fik stationer, mens Torrild og Tiset for stedse gled ud af jernbanehistorien (kilde: "Fire sogne omkring Solbjerg" Bind 3, 1992).

Det har ændret sig nu, 152 år efter.

### "Højhastighedstog"

I den mellemliggende periode er fokus ændret fra kreaturer til passagerer, og det ændrer sig i disse dage nu igen. Nu hedder det "højhastighedstog" og "timeplaner". Og det selv om et stop i Skanderborg ville skaffe et større passagergrundlag på 4,3 mio. passagerer om året, ifølge togfonden.dk.

Mange togpassagerer fra Silkeborg og videre ud mod Herning stiger om på Skanderborg Station, og 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.

### Nærbane til Aarhus

Flere politikere i Skanderborg giver på nuværende tidspunkt udtryk for, at de ønsker en nærbane ind til Aarhus, i stedet for at toget stopper i Skanderborg.

Folk, der i dag tager toget fra Skanderborg, får så for eftertiden lov til at købe en billet ind til Aarhus og så en billet til København.

Så kan de også være med til at finansiere de nye elektriske tog, som man ikke har fundet pengene til endnu.

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 rastepladsen ved Ejer Bavnehøj, samtidig med at den krydser den gamle hovedvej mellem Horsens og Skanderborg to gange.

Strækningen har tidligere været til debat, som i dette citat fra Wikipedia: ”Strækningen stod til at blive næste til at blive elektrificeret, hvilket blev besluttet ved rammeaftalen om DSB for 1995-98, hvor samtidig delstrækningerne fra Eriknauer til Horsens og fra Horsens til Skanderborg skulle rettes ud. Projekteringen af dette besluttedes med lov nr. 342 af 20. maj 1997. I 1999 i november aftaltes 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 mod udretningsprojektet. Projekteringsloven blev ophævet ved lov nr. 496 af 7. juni 2001”.

## **Før høje omkostninger**

IC4-problematikken synes jeg ligesom, at vi kender!

Togfondens egen afvisning af forslaget til A9 beskrives med en ”forholdsvis høj omkostning pr. sparet minut – anlægsudgifterne er beregnet til at koste 4,6 mia. kr.”

Jeg går lidt imod mine egne principper om at lægge nye jernbaneskiner langs motorvejen, som jeg ellers har slået til lyd for – og dog – på en motorvej kan bilerne sagtens køre op og ned og ”zigzagge” i landskabet. Det kan man ikke med en jernbane.

Lægger man A9-strækningen lidt længere ud i landskabet, giver det mening. Den kommer til at ligge i åbent land, og den vil ikke skulle igennem så bakket terræn. Det må da reducere anlægsomkostningerne.

## **Kun små stigninger**

Stigningsgraden vil ikke overstige 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.

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 ca. 12 min – den største tidsbesparelse i togfondens beregninger – og det er endda med et stop i Skanderborg. Det må betegnes som ”forholdsvis lav omkostning pr. sparet minut”.

Så Skanderborg, vågn dog op, og kæmp for jeres banegård og for 4,3 mio. passagerer!