

Sover politikerne i Østjylland stadig i Time-modellen?

I min skoletid i matematiktimen, når vi havde geometri, sagde læreren til os – lav en tegning - det giver et bedre overblik!

Det samme kan man jo sige om den store rapport fra Togfonden.dk om linjeføringen af højhastighedstogene i Timeplanen.

Det har man også gjort, når man læser rapporten over linjeføringen på Sjælland, Fyn, og Jylland lige indtil Aarhus. Her har embedsmændene stoppet deres tegninger ved Aarhus H. Sådan at man ikke kan se "sækproblematikken" omkring Aarhus H.

Togfonden har udeladt et totalbillede af jernbanen i Aarhus området - bevidst eller ubevidst.

Der er ligesom 3 emner der har præget debatten:

"Sæk-problematikken" til Aarhus H og hermed udflytningen af banegården mod vest, en ny linjeføring af jernbanen, samt trafik og p-forhold

(kortet er fra 2002)



1. Aarhus H
2. Banegård ved Eskelund
3. Banegård ved Hasselager
4. Banegård ved Silkeborg-motorvejen "firkløveret"
5. Eskelund linjeføringen
6. Linjeføringen langs motorvejen
7. Togfonden.dk
Hasselager - Hovedgård

Placering af en ny banegård

Der er 3 forslag til en placering af en ny banegård, og i alle 3 forslag er der taget højde for p-pladser.

Flere af de trafikpolitiske ordførere på Christiansborg ønsker en banegård i Hasselager.

Jeg frygter at en banegård i Hasselager kommer til at ligne "Høje Tastrup" ved København.

En banegård i Hasselager tager heller ikke højde for "sæk-problematikken" til Aarhus H.

Der skal laves en løsning med linjeføringen vest om Aarhus for at toget ikke stadig skal ind og vende på Aarhus H.

Kunne man tænke sig en linjeføring forbi Lemming og Stautrup over den østlige ende af Årlev Engsø og tilsluttes den nordlige linjeføring til Randers mellem Årlev og Brabrand?

Hvis man da ikke vælger "Eskelundsløjfen".

De trafikale problemer på Skanderborgvej med 14.300 biler og på Genvejen med 12.300 biler bliver nok ikke mindre især ikke i myldretiden. Skanderborgvej er desuden "ensporet" lige syd for Genvejen

Eskelund-løsningen

Laver man en banegård i Eskelund, vil man nok kunne reducere af- og påstigningstiden til 2-3 min – og sparer 2,5 km ind til Aarhus H (ca. 3 min ved en hastighed på 48 km/tim), men hastigheden på de 48 km/tim fra Hasselager til Brabrand gennem Aarhus, vil der ikke ske ændringer af.

Passagerer der skal ind til Aarhus H, må have en omstigning.

De trafikale problemer på Åhavevej med 16.300 biler og Viby Ringvej med ca 30.000 biler i døgnet bliver nok ikke bedre.

Aarhus er i øjeblikket det sted på hele strækningen fra København og til Aalborg, hvor der køres langsomt. Hastigheden ind til Aarhus H er i dag er ca. 48 km/tim i gennemsnit (togfonden.dk).

Det tager i dag ca. 23 min for toget at komme fra Hasselager ind til Aarhus H – vende på Aarhus H og få passagerer af og på – og ud til Brabrand.

Firkløver-løsningen

En linjeføring af jernbanen langs motorvejen fra Hørning og til den "første jernbaneunderføring på motorvejen ved Lyngby" og en banegård i nærheden af "firkløveren" på Silkeborg-motorvejen vil begrænse km antallet med (27-12) km = 15 km sparet i forhold til at køre ind til Aarhus H.

Strækningen på 12 km vil kunne gennemkøres af et højhastighedstog med 150 km/tim på 5 min. Med en af- og påstigningstid på 2-3 min vil der blive en besparelse på ca. 16 min for folk, der skal videre mod nord.

Det er en væsentlig større tidsbesparelse end de øvrige planlagte nye jernbanestrækninger mellem Odense og Aarhus.

Sparede minutter ifølge Togfonden.dk:

Ny bane Hasselager – Hovedgård	6 min.	3,3 mia (anlægsoverslag)
Ny bro over Vejle Fjord	8½ min	4,3 mia (anlægsoverslag)
Ny bane Odense – Middelfart	6½ min	4,9 mia (anlægsoverslag)

I Togfonden.dk optræder en ny banestrækning mellem Horsens og Skanderborg (A9), som Togfonden.dk ikke ønsker udført med begrundelsen: "Forholdsvis høj omkostning pr. sparet minut".

Så må en linjeføring langs motorvejen Hørning – Lyngby (E45) betegnes: "Forholdsvis lav omkostning pr. sparet minut".

Så for østjyske politikere også muligheden for at fremføre deres store ønske om udvidelse af motorvejen med et tredje spor. Det har Region Midtjylland også med i deres "strategiske analyser" af trafikken.

Der passerede 35.500 biler i døgnet gennem "firkløveren" (syd-nord) i 2010.

Nærbane eller Letbane

Alle 3 foreslåede banegårde kræver en omstigning til en forbindelseslinje til Aarhus H.

En køretid i dag:

Aarhus H - Eskelund	ca. 3 min
Aarhus H – Hasselager	ca. 8 min
Aarhus H – "firkløveren"	ca. 8 min

De to af banegårdene kan betjenes af den planlagte Letbane, som er planlagt til at have et stop i Hasselager og et i Harlev, hvorimod at Eskelund-banegården må have en løsning, der benytter de gamle spor ind til Aarhus H.

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

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

Politikerne på Aarhus Rådhus vil stort set alle have "en Kattegatforbindelse".

Hvem vil ikke det? Men den er urealistisk på nuværende tidspunkt, og indtil det kan lade sig gøre, tager de passagererne fra Randers og hele Nordjylland som deres gidsler for at få Timemodellen helt ind i Aarhus Centrum.

Linjeføringen langs motorvejen ødelægger ingen "Gaarde" og koster ikke den store "Bundegaard" - noget.

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

(læserbrevet må ikke bringes uden et kort, der beskriver indholdet i læserbrevet . Der må gerne fra JyllandsPostens side indsættes et nyere og bedre kort med de indtegnede linjeføringer og banegårde)

Med venlig hilsen

Jørgen Christensen, Tisetvej 24, 8355 Solbjerg

Medlem af: "Spor Jylland"

(afsendt til Jyllandsposten d. 15-03-2014 – nu må vi se om det kommer i)

Tak for Deres kroniktilbud, som jeg desværre må sige nej tak til. Vi får dagligt mange tilbud, og derfor nødt til også at sige nej tak til gode og relevante kronikforslag.

Med venlig hilsen

f/Flemming Østergaard

Redaktionschef

Charlotte Tranberg