

Togfonden og Silkeborg

6. juli 2019, 08.00



Trafik- og Byggestyrelsen foreslår, at en ny jernbane Aarhus-Silkeborg anlægges med linjeføringen vist med rød streg. Blå streg er skribentens forslag til linjeføring. Kort: Trafik- og Byggestyrelsen

Af Jørgen Christensen. Tisetvej 24
Solbjerg

JERNBANER Hvorfor skal vi bruge tid på Togfonden og Timemodellen i Silkeborg. Er det ikke kun aarhusianerne på den Østjyske Længdebane, der bliver berørt af disse planer, og ikke os i Midtjylland?

Loven om Togfonden blev vedtaget i Folketinget juni 2014 af partierne Socialdemokratiet, Radikale, SF, DF og Enhedslisten og skulle løbe frem til 2042.

Oliepengene som skulle finansiere Togfonden kommer ikke ind på grund af faldende oliepriser. Det indså forligspartierne i 2017, og delte Togfonden op i to dele.

1. del omfatter bl.a. en ny jernbane over Vestfyn og elektrificering af jernbanestrækninger i Jylland og på Sjælland. Første del på 13,5 milliarder er der penge til - siger forligspartierne. Dog måtte der lige ydes to milliarder ekstra for at få pengene til at række. Der er vedtaget en anlægslov på for første del i Folketinget.

DF har trukket sig fra forliget om Togfondens 2. del. Anden del af Togfonden - på 15 milliarder - er der ikke penge til endnu. Men de skal nok komme - mener de øvrige forligspartier.

Togfondens 2. del består bl.a. 3 nye jernbanestrækninger i Østjylland - en strækning fra Hovedgård til Hasselager - en strækning over Vejle Fjord og en strækning fra Vejle til Billund - også kaldet »Tullebanen«. De øvrige forligspartier melder ud, at de vil gennemføre Togfondens 2. del efter valget.

Timemodellen: En indbygget del i Togfonden var »Timemodellen«. Timemodellen var, at man ville nedbringe togtiderne mellem de største byer - København, Odense, Aarhus, Aalborg og Esbjerg - i Danmark til en time.

En forudsætning herfor var, at togene på visse strækninger kunne køre med 250 km/t - bl.a. på de nyanlagte jernbanestrækninger - for at spare minutter. DSB har meldt ud, at de ikke vil købe el-tog, der vil kunne køre 250 km/t, men kun 200 km/t og fået grønt lys i Folketinget.

Det betyder, at minutbesparelsen, som er en del af Timemodellen, ikke holder.

Alternativ linjeføring: Lav en ny jernbanestrækning langs E45, og lav en alternativ banegård til Aarhus H ved »Firkløveret« til fjern- og højhastighedstogene. Lad letbanen køre derud.

En jernbanestrækning langs E45 bliver på 12 km, og vil udgå fra syd for Hørning og ramme det nordgående spor på den Østjyske længdebane ved landsbyen Lyngby.

På denne strækning vil der kunne køres med 111 km/t i gennemsnit modsat inde i Aarhus, hvor hastigheden er 48 km/t - beregnet af Banedanmark. Det sparer togene for 15 km ind omkring Aarhus H.

En banegård ved Firkløveret vil blive en »gennemkørings-station« med et stop på 2 min - ifølge Banedanmark.

Aarhus H er en »sækbanegård«, hvor toget skal ind og ud ad samme spor, og har i dag et stop på 8 min ifølge Rejseplanen.dk.

Ved Firkløveret vil der kunne laves parkeringspladser til både kort- og langtidsparkering. Banegården kommer tæt på samtlige motorveje i Aarhus-området.

Det vil tage 22 min fra Silkeborg og 46 min. i bil fra Herning ifølge Google, at nå frem til fjern- og højhastighedstogene ved »Firkløveret«.

Hvis man ikke absolut skal ind til Aarhus H, spares der 15,4 minutters rejsetid ifølge beregninger fra Banedanmark.

Skal du ind til Aarhus Centrum, kan du tage letbanen, som kan køre ad de gamle spor ud til Brabrand. Sporene kan forlænges ud til »Firkløveret« - en strækning på ca. 4 km. Det vil så betyde en køretid fra Aarhus H til Firkløveret på 8-10 min.

En ny jernbanetrækning fra Aarhus til Silkeborg via Skovby og Låsby er forhåndsundersøgt og kommer også igennem Firkløveret (rød streg).

Undlad at lave de nye planlagte jernbanestrækninger fra Hovedgård til Hasselager og en jernbanebro over Vejle Fjord. Tidsbesparelsen på disse to strækninger er i dag på 13 min. og en udgift på 8,5 milliarder.

Hvem er så vinder ved en sådan model?

De blå partier kan sige, at de to jernbanestrækninger i Togfonden, som de hele tiden har været imod, ikke bliver til noget.

De røde partier kan genoplive Timemodellen med en times togdrift mellem de største byer i Danmark.

Aarhus Byråd kan sige: »Vi får bilerne ud af midtbyen«.

DSB kan opsamle 4,3 millioner passagerer om året med et stop i Skanderborg af højhastighedstogene i forhold til en ny jernbane mellem Hovedgård og Hasselager - ifølge Togfondens egne beregninger.

Banedanmark behøver ikke at lave samtlige broer ud til Brabrand om for at få køreskinner ind under dem.

Banedanmark behøver heller ikke at grave skinnerne ned under Aarhus H. Letbanens køreskinner kan fint være under disse broer og under Aarhus H.

Statskassen sparrer milliarder.

Midt- og Østjyder og mange aarhusianere får lettere til togtransport.

Synes du også, at jernbanen skal ligge langs E45, så skriv under på www.skrivunder.net/sporjyllanddk

(Forkortet af redaktionen)