

Togfonden og Silkeborg

(Oprindeligt læserbrev)

Hvorfor skal vi bruge tid på Togfonden og Timemodellen i Silkeborg.

Er det ikke kun århusianerne på den Østjyske Længdebane, der bliver berørt af disse planer, og ikke os i Midtjylland?

Togfonden

Togfonden beskriver, hvordan man ønsker at opgradere den offentlige transport på jernbaneområdet. Da Togfonden i sin tid blev oprettet, skulle den finansieres af skatter på udenlandske olieselskaber, der hentede olie og gas op fra Nordsøen. Olieprisen var, da lovgivningen blev vedtaget i 2014 på ca. 130 dollars på tønne råolie. Olieprisen faldt til under det halve kort tid efter, og er blevet dernede siden da. Der er altså ikke kommet det beløb ind, som var en forudsætning for finansieringen af Togfonden.

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

Oliepengene kommer ikke ind, og det har forligspartierne også indset i 2017, og delt 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. Tilbage står nu de øvrige forligspartier, som er Socialdemokratiet, SF, Enhedslisten og Radikale. 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". Alle tre strækninger er VVM-undersøgt. De øvrige forligspartier melder ud, at de vil gennemføre Togfondens 2. del efter et valg, og meget tyder på, at de får flertal.

Timemodellen

En indbygget del i Togfonden var "Timemodellen". Timemodellen var, at man ville nedbringe togtiderne mellem de største byer i Danmark til en time.

Det var byerne København, Odense, Aarhus, Aalborg og Esbjerg. En forudsætning herfor var, at togene på visse strækninger kunne køre med 250 km/t - bl.a. på de ny anlagte 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.

Desuden kan den nyåbnede jernbane mellem København og Ringsted – der også var en forudsætning for Timemodellen – ikke levere 5 tog i timen men kun 2 tog i timen. Det skyldes et nyt signalsystem, der ikke er på plads.

Alternativ linjeføring

Lav en ny jernbanestrækning langs E45, og lav en alternativ banegård til Århus H ved "Firkløveret" til fjern- og højhastighedstogene. Lad letbanetogene 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.



Trafik- og Byggestyrelsen foreslår, at en ny jernbane Aarhus-Silkeborg anlægges med denne linjeføring (rød streg). (blå streg = mit forslag til linjeføring) Kort: Trafik- og Byggestyrelsen

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

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

Aarhus H er en "sækbane-gård", 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. Den mulighed er der ikke ved Aarhus H i dag. I dag kører mange århusianere til Skanderborg for at parkere og tage toget. Banegården kommer tæt på samtlige motorveje i Aarhus-området.

Silkeborg bliver afskåret fra højhastighedstogene - de kommer ikke til at køre gennem Skanderborg. 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.

Hvis man bruger de "gamle spor" ud til Brabrand til letbanen, kan man undgå at skulle ødelægge Aarhus Centrum med spor og køremaster. 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). Den kan eventuelt laves til letbane.

Undlad så 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. Disse minutter kan fint dækkes ind af en jernbanestrækning langs E45 og med en milliardbesparelse for Statskassen i udsigt.

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 århusianere får lettere til togtransport.

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

Med venlig hilsen. Jørgen Christensen, Tisetvej 24, 8355 Solbjerg
(afsendt til Midtjyllands Avis 18-06-2019) web@mja.dk

Til Jørgen Christensen

Tak for det tilsendte indlæg.

Du har helt ret i, at Timemodellen også kan få stor betydning i Silkeborg-området, og at sagen derfor også har interesse her.

Dit indlæg er imidlertid væsentligt længere end hvad vi optager i Midtjyllands Avis.

Det normale maksimum er 2500 anslag. Dit indlæg er cirka 6100.

Jeg mener, at der uden problemer kan kortes meget væsentligt ned i den lange beskrivelse af hele baggrunden i sagen.

Vi optager enkelte lidt længere indlæg – men max 4500 anslag.

Du er velkommen til at sende en kortere udgave af indlægget, men max. 4500 anslag og gerne kortere.

Venlig hilsen

Bent Nørgaard

Debatredaktør

Tlf. +45 8722 8441 / +45 2142 1092

M E D I E H U S E T
MIDTJYLLANDS AVIS

Papirfabrikken 18 | 8600 Silkeborg | mja.dk



Fra: Jørgen

Sendt: 19. juni 2019 07:21

Til: Sil_Web <web@mja.dk>

Emne: Togfonden og Silkeborg

Til debat i Midtjyllands Avis

Mit debatindlæg er vedhæftet.

Med venlig hilsen.

Jørgen Christensen,

Tisetvej 24,

8355 Solbjerg