

# Jernbane langs E45

DSB kan få mere fart på togene, og de rejsende kan spare tid, hvis der etableres en jernbanelinje langs med motorvej E45.



Illustration: Niels Bo Bojesen

**DSB**

**JØRGEN CHRISTENSEN, TISETVEJ 24, SOLBJERG, MEDLEM AF SPORJYLLAND.DK**

DSB lavede et forsøg i 2010 med at indsætte tog – Nonstop InterCityLyn-tog – direkte fra Aarhus til København uden stop. Forsøget kørte i et par år, men blev stoppet på grund af manglende passagerbelægning, der kun var på 45 pct. i modsætning til en belægningsprocent på 55 pct. for de almindelige lyntog.

Nu prøver man så det samme koncept igen i Togfonden. Det eneste, der er forandret, er, at toget denne gang også holder i Odense. Togfonden regner så med, at der sker en forøgelse af passagertallet på Aarhus H med 60 pct. ved indsættelse af eltog.

Diesellokomotivet "Sølvpilen" blev i 1965 bl.a. indsat på strækningen fra Aalborg til færgeren i Nyborg. Det kørte med en hastighed og et tidsforbrug, som stort set er den samme for togene, der kører den samme strækning i dag.

Danmark er i dag det europæiske land, hvor togene kører langsomst – næst efter Schweiz.

Lige for øjeblikket står der 23 IC2-tog i Fredericia og Tinglev, der stort set ikke har været ude at køre, og som DSB har større problemer med end IC4-togene.

Er det ikke på tide, at vi får togene til at køre hurtigere?

Det kan bl.a. gøres ved at rette jernbanen ud. Man kunne passende starte med at rette jernbanen ud omkring Aarhus og lave den mest direkte linje af jernbanen nord-syd langs E45. Det vil spare togene 15 km i forhold til at køre ind til Aarhus H.

Man skal lave en ny Aarhus Vest-banegård ude ved "firkløveret" på Herning-motorvejen.

Banegården skal være til fjern- og højhastighedstogene. Aarhus H bør være for letbanen.

## **Bruuns Bro kan overleve**

Så behøver man ikke at rive Bruuns Bro og Arkaden ned ved Aarhus H. Første etape af letbanen beviser klart, at køreledningerne for letbanen fint kan være under broen uden øgning af højden.

Tiden, der spares, har Spor-Jylland hele tiden påstået, er 16 minutter ud fra tidtagning på togene.

Banedanmark har beregnet deres tidsbesparelse ud fra computermodeller af materiellet, terræn og hastighed for togene og beregnet tiden til en tidsbesparelse på 12,4 minutter.

Det, som Banedanmark lige havde glemt at putte ind i deres computermode, er, at man regner med at spare tre minutter på Aarhus H i forbindelse med timemodellen, så togene ikke længere skal holde otte minutter på Aarhus H, som de gør i dag. I fremtiden regner de med kun at holde på Aarhus H i fem minutter.

Lægger vi de tre minutter til deres tidsbesparelse, når de op på en besparelse på 15,4 minutter. Det er meget tæt på de 16 minutter, som Spor-Jylland hele tiden har sagt spares ved en jernbane langs E45.

Det sidste halve minut kan skyldes, at computerberegningerne siger, at der på de 12 km langs E45 kun kan køres med en hastighed på 111 km/t.

Det er lige 6 km hurtigere i timen, end toget kører på strækningen Hørning-Aarhus H-Hinnerup i dag.

I Aarhus-området kører toget med 48 km/t. i gennemsnit.

Jeg håber, at DSB køber nogle tog, der kan køre hurtigere. DSB forventes at købe 26 ellokomotiver her til efteråret.

DSB lavede en aftale med den daværende regering i marts 2015 for jernbanedriften i 10 år bl.a. til indkøb af eltog, efterhånden som jernbanen bliver elektrificeret.

DSB modtager i kontraktperioden 2015 til 2024 i alt 41,3 mia. kr. fra staten. Jeg håber ikke, at DSB begynder at købe ind i ”skrammelkategorien” IC4 og IC2.

Lige for øjeblikket står der 23 IC2-tog i Fredericia og Tinglev, der stort set ikke har været ude at køre, og som DSB har større problemer med end IC4-togene.

DSB har nu sat 15 af disse IC2-tog til salg stort set til afhentningspris. Togene blev i sin tid købt for 800 mio. kr., og værdien af IC2-togene er afskrevet til 0 kr.

Afskrivninger på IC4-togene efterlader DSB med et underskud på 2,2 mia. på regnskabet for 2016.

De første fem IC4-tog er sendt til skrotning i Randers.

IC4-togene kører nu på regionalbanerne i stedet for IC2-togene – bl.a. Aarhus-Esbjerg – hvor de i virkeligheden var tiltænkt at køre på hovedstrækningerne. Ca. 40 ud af de i alt 83 IC4-togsæt, der i sin tid blev købt, skal køre nu på regionalbanerne. Den anden halvdel af togene er reservedele.

## **P-mulighed for pendlerne**

Togfundsforligspartierne har lavet et trafikforlig uden om regeringen på 762 mio. kr. i februar 2017 – til offentlig trafik – heraf får den aarhusianske letbane 40 mio. kr. til undersøgelse af letbanens andet afsnit til Brabrand. Lad nu være med at stoppe letbanen inde omkring den gamle Brabrand Station, men træk den ud til ”firkløveret” – ja, måske endda til Harlev. Det vil give mulighed for pendlerne til at parkere og tage letbanen ind til Aarhus – ca. 80.000 biler passerer ”firkløveret” i døgnet.

## **Brug de gamle spor til letbanen**

Læg ambitionerne på hylden, lav den direkte linje for letbanen ad de gamle spor, og lad være med at lægge letbanen ud i en sløjfe ad Viborgvej, for som teknikrådmænd Kristian Würtz udtaler:

»Tag toget i stedet for letbanen, hvis du har travlt og skal direkte fra Brabrand til Aarhus H. Det tager kun seks minutter.«

Det kommer til at tage en halv time med letbanen fra Brabrand til Aarhus H via Viborgvej.

Lav de gamle spor om til letbanetraffic og Aarhus H til letbanebanegård og en ny banegård ved Aarhus V – ved ”firkløveret” – til fjern- og højhastighedstogene.