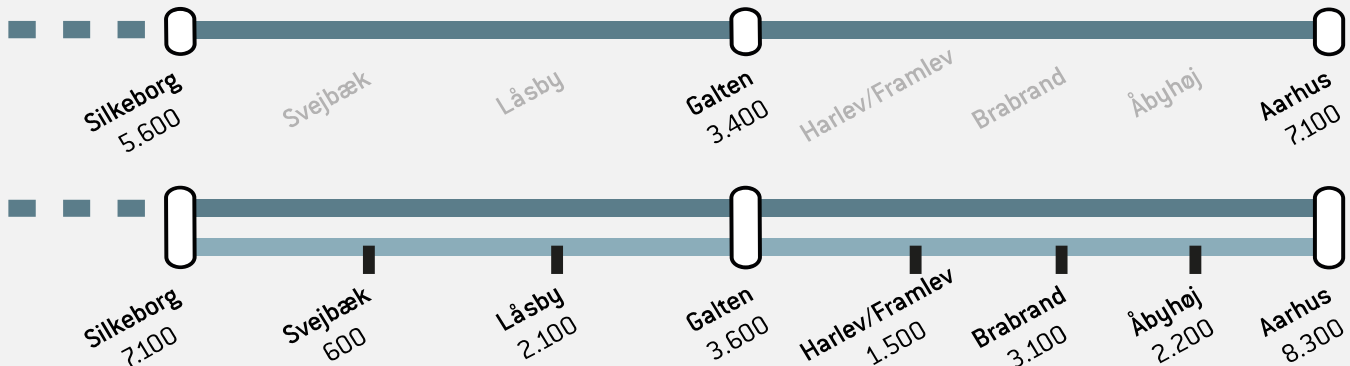


BEHOV FOR AT ANALYSERE DOBBELTSPORET JERNBANE MELLEM AARHUS OG SILKEBORG

På- og afstigere pr. station for enkeltspor og dobbeltspor



Udfordring

Byvæksten i Østjylland er langt højere end indarbejdet i de tidligere analyser fra 2016. Der er derfor et stort behov for en dobbeltsporet forbindelse med flere stationer, der tilgodeser byudviklingen mellem Aarhus og Silkeborg.

Der er samtidig et stort behov for en hurtig forbindelse med få stop mellem Aarhus og Silkeborg og videre mod vest for at binde regionen bedre sammen.

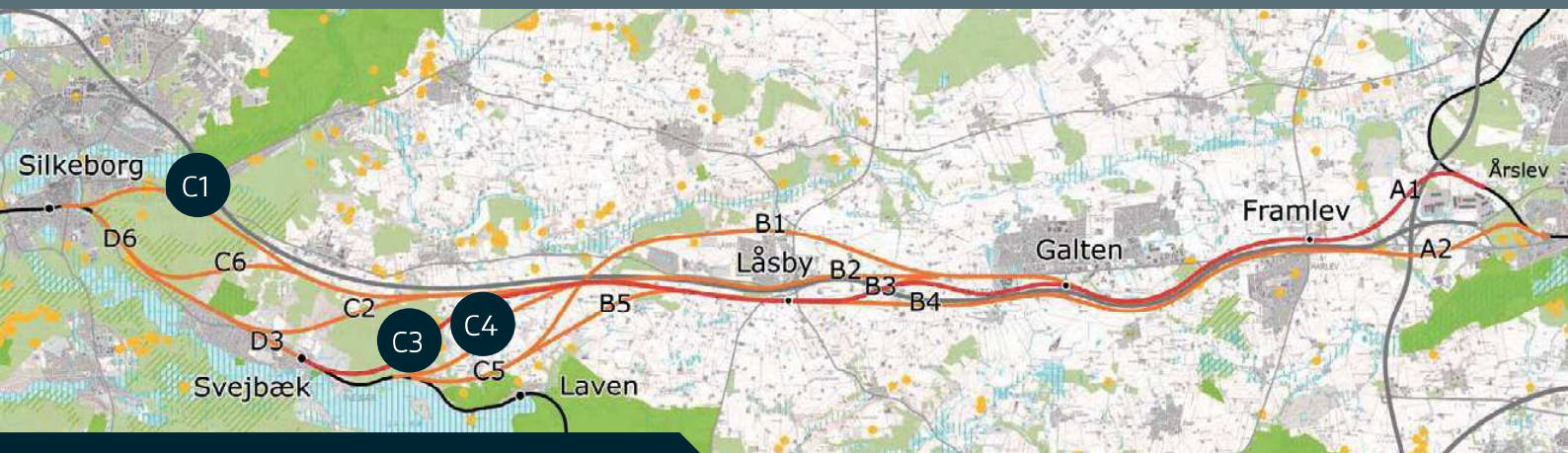
Infrastrukturplan 2035 lægger kun op til at undersøge en enkeltsporet jernbane mellem Aarhus og Silkeborg, men enkeltspor kan kun løse **et** af behovene. Skal begge behov tilgodeses kræver det dobbeltspor.

Anbefaling

Dobbeltsporet jernbane bør medtages i fase 2-undersøgelsen.

Fakta

- Nye modelberegninger viser, at en dobbeltsporet jernbane i forhold til en enkeltsporet mellem Aarhus og Silkeborg vil tiltrække 12.000 ekstra daglige på- og afstigninger og give en tidsgevinst til en værdi af 128 mio. kr. om året mod 59 mio. kr. i en enkeltsporsløsning.
- Med ca. 9.500 passagerer på i togene mellem Brabrand og Låsby vil en dobbeltsporet bane Silkeborg-Aarhus i følge modelberegningen overgå den nuværende banestrækning mellem Aarhus og Randers/Viborg.
- Passagertallet bliver endnu højere, hvis forbindelsen København-Aarhus styrkes i fremtiden, fx med en Kattegatforbindelse.
- Modelkørslen sammenligner enkeltspor med to ekspresafgange pr. time Aarhus-Galten-Silkeborg, med dobbeltsporsløsninger, hvor ekspresafgangene suppleres af yderligere to afgang, der også betjener stationer i Åbyhøj, Brabrand, Harlev/Framlev, Låsby og Svejbæk.
- Trafikmodelberegningerne er gennemført af COWI for Letbanesamarbejdet med brug af Vejdirektoratets "Grønne mobilitetsmodel", opdateret med Letbanesamarbejdets vækstprognose for 2040. Byvækstforventningerne er bl.a. øget med ca. 63.000 flere indbyggere og ca. 47.000 flere arbejdspladser i 2040 i de tre kommuner, banen betjener.



LINJEFØRING OG FREMTIDIGE TOGSTOP PÅ DEN NYE JERNBANE AARHUS-SILKEBORG

Udfordring

- Der er behov for betjening af flere byer mellem Aarhus og Silkeborg.
- En enkeltsporet løsning vil ikke kunne indfri både god bybetjening og hurtig forbindelse.
- De samfundsøkonomiske beregninger bør bygge på detaljerede trafikmodeller.

Fakta

- Silkeborg Kommune anbefaler linjeføring C1, som løber langs den nye forbindelsesvej Nordskovvej mellem Silkeborg by og motorvejen – og herfra langs motorvejen.
- Linjeføringen C1 vil betjene erhvervsområdet i Hårup, og samtidig vil der være relativ kort afstand til Sejs-Svejbæk, som i dag betjenes af banen til Ry og Skanderborg.
- Linjeføringerne C3 og C4 påvirker betydelige skovområder og kræver store terrænreguleringer.
- Der er en stærk stigning i bosætningen i det østjyske, både i båndet Silkeborg-Hårup-Låsby-Galten/Skovby og i Ry.
- Derfor vil togstop og en høj frekvens på begge baner både komme mange nuværende og fremtidige beboere på de to stræk til gavn.
- Hvis toget skal være et godt alternativ til bilen, er det afgørende, at frekvensen på den nye bane bliver høj, så forbindelsen for pendlere og andre togpassagerer opleves som attraktiv og fleksibel.
- I regi af Midttrafik har Silkeborg Kommune i samarbejde med Skanderborg og Århus kommuner samt Region Midtjylland iværksat en opdatering af data i forhold til passagertal og tidsgevinster ved en dobbeltsporet løsning.

Løsning

- Silkeborg Kommune anbefaler linjeføring C1.
- Silkeborg Kommune anbefaler desuden, at banen anlægges som dobbeltsporet af hensyn til såvel bybetjening og en hurtig forbindelse.
- En høj frekvens er vigtig på både den nye bane og banen over Ry.



NEDGRAVET JERNBANE VED TRAFIKKNUDEPUNKT I SILKEBORG BY

Udfordring

- Banedanmark undersøger mulighederne for niveaufri krydsning af jernbanen
- Frederiksberggade/Christian 8.s Vej er byens største trafikåre og det vil få store bymiljømæssige konsekvenser, hvis vejrydset bliver hævet eller sænket
- Et borgerforslag anbefaler, at jernbanen graves ned på hele midtby-strækningen.
- Silkeborg Kommune ønsker en afklaring af denne mulighed, og har derfor foreløbigt stoppet alle planer om byudvikling nær banetraceet.

Fakta

- Fire gange i timen i dagtimerne og to gange i timen om aftenen standser bommene al trafik i byen i mange minutter.
- Der er afsat 269 mio. kroner til at opgradere jernbanens krydsning ved Frederiksberggade i den nye infrastrukturplan i forbindelse med planerne om en ny regionalbane mellem Silkeborg og Aarhus.
- Banedanmark skal i den indledende undersøgelse skitsere mulige løsningsmodeller for niveaufri-krydsning og i den proces inddrage Silkeborg Kommune med henblik på at afklare lokale ønsker for stationsområdet.
- Kommunen har iværksat arbejdet med en helhedsplan for stations- og banearealet, hvor spørgsmålet om nedgravning eller ej på hele strækningen i bymidten er afgørende.
- Borgerforslaget angiver både tekniske og økonomiske løsninger på en nedgravning og en vision for byudvikling oven på banearealet.

Løsning

- Silkeborg Kommune ønsker, at jernbanen føres under Frederiksberggade.
- Silkeborg Kommune ønsker derfor, at Banedanmark - i samme fase som den indledende undersøgelse af mulige krydsninger af Frederiksberggade - undersøger borgerforslaget om at grave jernbanen ned på hele midtby-strækningen, herunder forslagets tekniske og økonomiske løsninger og forudsætninger.



UDFORDRING MED PARKERINGS-FONDSMIDLER

Udfordring

- Kommuner kan lade bygherrer indbetale til en parkeringsfond, hvis de ikke kan lave parkering på egen grund.
- Kommunen forpligter sig til gengæld til at lave p-pladser andre steder i byen. Sker det ikke, skal pengene betales tilbage til bygherrer.
- Mængden af sådanne indbetalinger er ikke tilstrækkelige i forhold til en effektiv anlægsinvestering.
- Lovgivningen giver ikke tilstrækkeligt fleksibel og effektiv mulighed for anvendelse af p-fondsmidler.

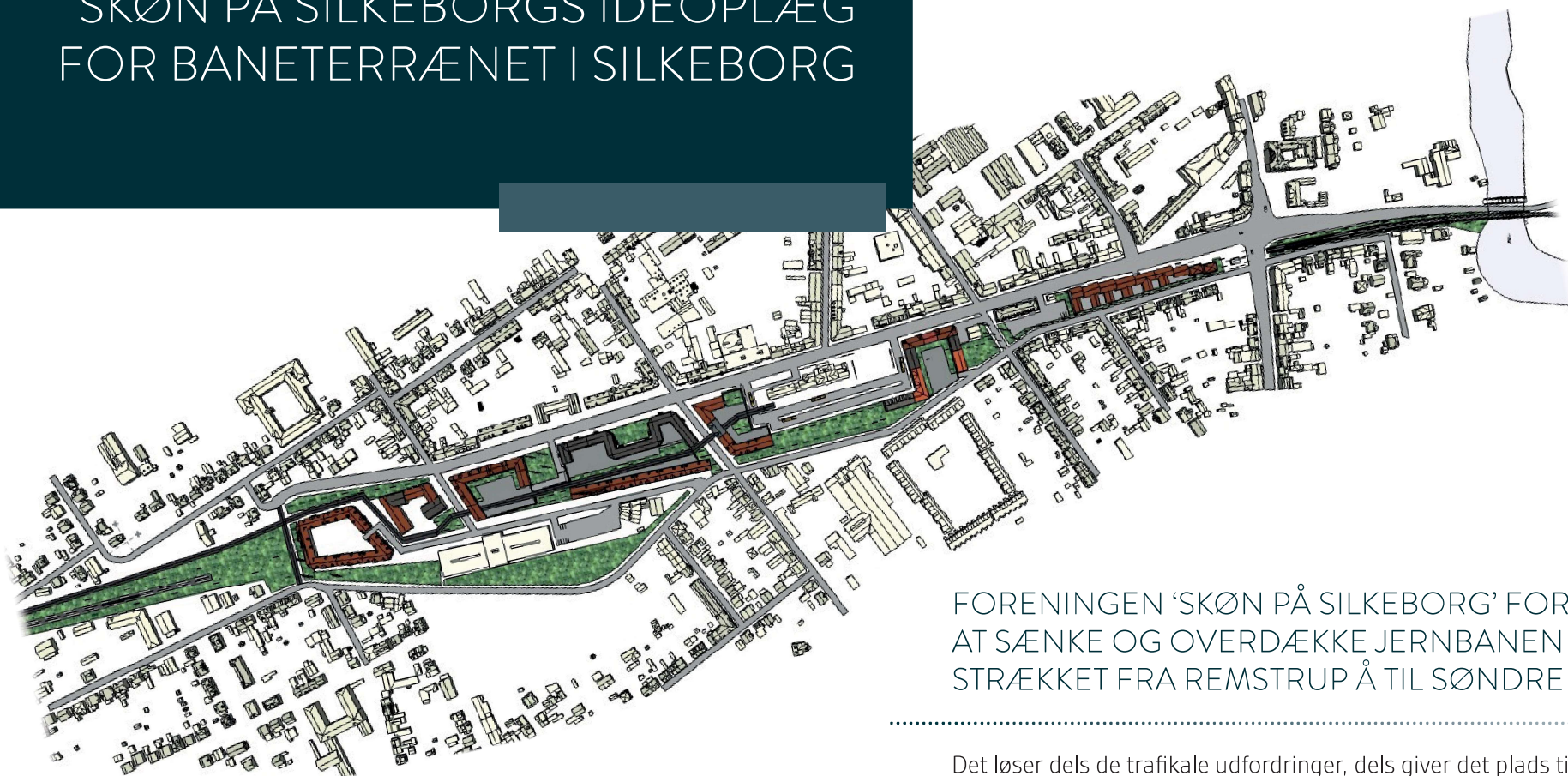
Fakta

- Mange byfortætningsprojekter i Silkeborg har svært ved at opfylde parkeringskravet på egen ejendom.
- Ofte er det kun et mindre antal pladser, som bygherrer mangler at indfri i projekterne.
- Det vil være økonomisk mest hensigtsmæssigt at samle realiseringen i større p-projekter – min. 100-200 p-pladser.
- Silkeborg har et ønske om at fredeliggøre midtbyen og samle parkering i området omkring midtbyen - hvorfra der er let gåafstand til midtbyen og handelslivet.
- Det er ikke muligt at opnå nok p-fondsindbetalinger til realisering af et samlet projekt – når det skal ske inden for 5 år.

Løsning

- Lovgivningen bør ændres, så kommunerne kan stå i forskud med midler til anlæggelse af omkostningseffektive p-lokationer.
- Herved opnås en fleksibel løsning, der fremmer muligheden for mere byfortætning og hensigtsmæssig placering af parkering.

SKØN PÅ SILKEBORGS IDÉOPLÆG FOR BANETERRÆNET I SILKEBORG



FORENINGEN 'SKØN PÅ SILKEBORG' FORESLÅR
AT SÆNKE OG OVERDÆKKE JERNBANEN PÅ HELE
STRÆKKET FRA REMSTRUP Å TIL SØNDRE RINGVEJ

Det løser dels de trafikale udfordringer, dels giver det plads til et helt nyt byrum, der binder midtbyen og sydbyen sammen.

Foreningen anslår, at det vil koste 440 mio. at realisere projektet ifølge de beregninger, de har fået foretaget.

Silkeborg Kommune ser frem til resultaterne af den tekniske og økonomiske analyse fra Banedanmark.



GENVEJEN TIL AARHUS FRA NY MIDTJYSK MOTORVEJ

Udfordring

- Viborgvej er i dag voldsomt belastet som følge af Silkeborgmotorvejen.
- Når en ny midtjysk motorvej etableres, vil rute 52 Viborgvej fortsat agere genvej til Aarhus.
- De planlagte forbedringer på rute 26 Viborg-Aarhus giver minimal aflastning på Viborgvej.
- En ny motorvej aflaster ikke trafikken på Viborgvej.

Fakta

- Trafikken på Viborgvej er steget med næsten 50%, siden Silkeborgmotorvejens åbning i 2016.
- Der kører i dag op til 15.000 biler i døgnet på Viborgvej. Tallet forventes at stige op til 19.000 i 2032.
- Skægkær by er den mest belastede strækning på Viborgvej.
- Med en ny midtjysk motorvej vil Viborgvej i endnu højere grad blive en genvej til Aarhus via Silkeborgmotorvejen.

Løsning

- Arbejdet med en ny motorvej bør også omfatte kapacitetsudvidelser og forbedringer på Viborgvej - med den store trafikbelastning vil en 2+1 vej være relevant.
- Specielt ved Skægkær by bør der etableres en omfartsvej - Silkeborg Kommune har udført de første undersøgelser.



DOBBELT SÅ MANGE BILER PÅ VIBORGVEJ SOM EN NY MIDTJYSK MOTORVEJ I 2032

SILKEBORGS PROGNOSEMODEL 2032

Prognosemodel 2032 inkl. generel vækst
og infrastrukturprojekter, herunder:

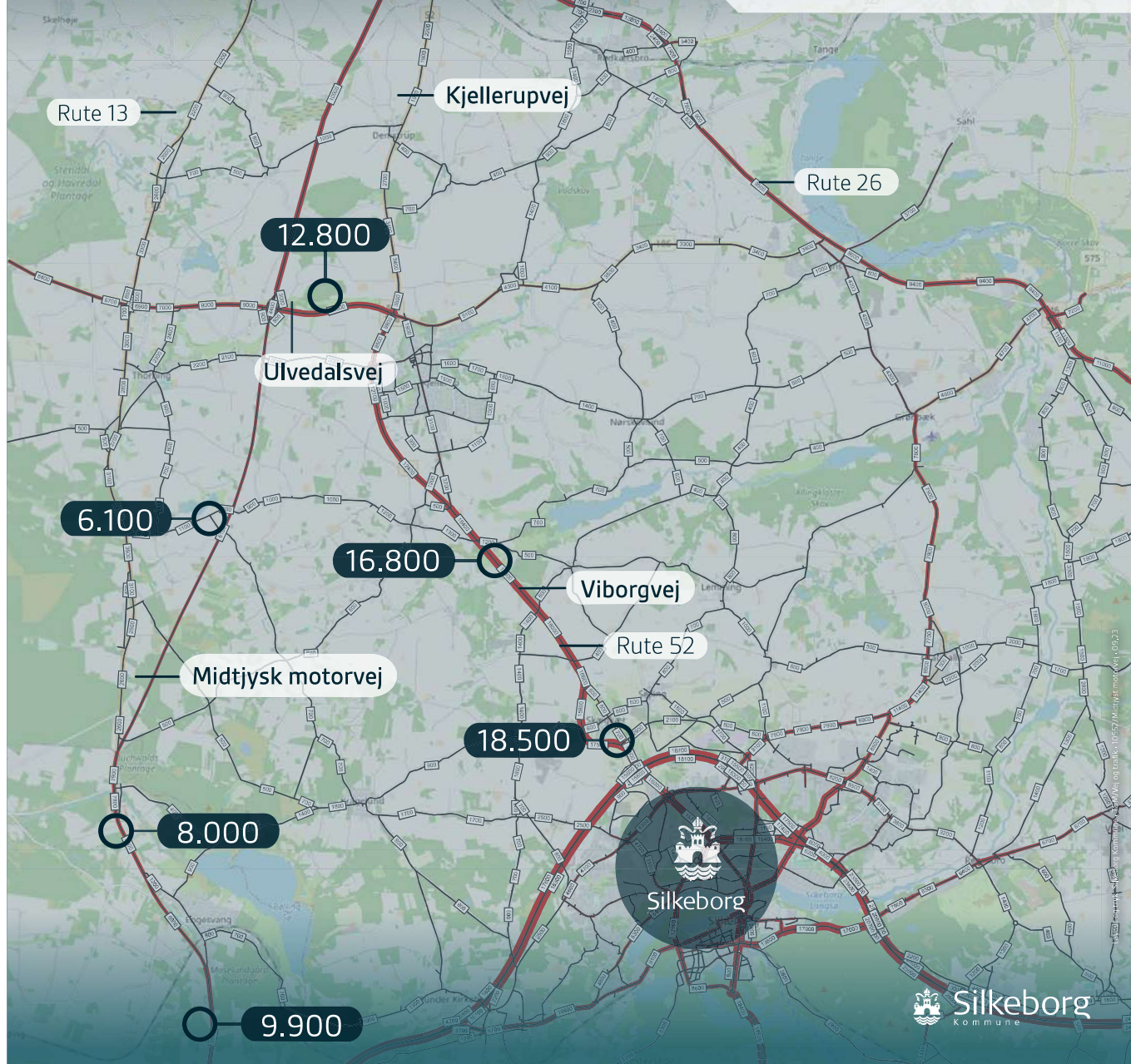
- Midtjyske motorvej til Klode Mølle
- Opgradering af Rute 26

ÅRSDØGNTRAFIK

● Bjerringbro

ANTAL BILER

●



I 2032 VIL DER KØRE:

- Dobbelt så mange biler på rute 52, Viborgvej, som på den nye midtjyske motorvej.
- 18.500 biler på rute 52 inden tilkørslen til Silkeborg Motorvejen.

Den midtjyske motorvej vil således ikke aflaste rute 52, men tværtimod kunne forværre trafikken.

Selv hvis vejen bliver forlænget til Pårup og videre sydpå, vil genvejen via Ulvedalsvej, Kjellerupvej og Viborgvej være betydeligt hurtigere, da strækningen er under halv så lang.

STÅR IKKE MÅL MED PROJEKTETS VISION

Det harmonerer ikke med formålet med en ny motorvej, som ifølge Vejdirektoratet er at skabe bedre vejforbindelser i Jylland og aflaste det eksisterende vejnet.