

E45-jernbane er en dårlig investering

Jørgen Christensen (JC) har 16/3 2017 et længere indlæg med forslag om at bygge en ny, dyr jernbane vest for E45 med ny hovedbanegård i Årslev, og en letbane fra E45 til Aarhus H.

PETER ADOLFSSEN LØHMANN, BAKKEHEGNET 27A, HASLE, AARHUS V

Jørgen Christensen (JC) har 16/3 2017 et længere indlæg med forslag om at bygge en ny, dyr jernbane vest for E45 med ny hovedbanegård i Årslev, og en letbane fra E45 til Aarhus H.

Men der er allerede planlagt en letbaneforbindelse til E45: Letbanens etape to fra Lisbjerg til Hinnerup har stop ved et kæmpe Rark & Ride-anlæg med 1.000 p-pladser i Søften, hvor E45 og Djurslandmotorvejen mødes i Aarhus Nord-krydset, og hvor der dagligt kører over 50.000 biler.

Hver gang 100 passagerer kører med toget til Aarhus H, skal kun 20 af dem videre ("Screening af VVM-ideforslag vedrørende udflytning af Aarhus H"). 80 af de 100 står af ved Aarhus H. Den tid, de 20 sparer på ikke at skulle ind omkring Aarhus H, står slet ikke mål med den samlede længere rejsetid, som de 80 får, når de med JC's forslag skal skifte til letbane vest for Årslev for at kunne komme til Aarhus H.

JC tænker også underligt bagvendt om rejsemuligheden fra Brabrand til Aarhus H: Aarhus Kommune støtter varmt etableringen af en ny bane til Silkeborg, der vil halvere rejsetiden. Denne bane vil kunne skabe halvtimesdrift fra Brabrand til Aarhus H, og turen vil kun tage seks minutter. Med letbanen fra Brabrand over Hasle til Aarhus H bliver midtbyen bundet sammen med bydele, der allerede i dag har 35.000 borgere på få kvadratkilometer – og stort potentiale for såvel bosætning af mange flere som erhvervsudvikling.

På den måde får vi meget mere fremkommelighed, byudvikling og vækst for pengene end ved at ødsle mindst 3 mia. kr. væk på en ny bane vest for E45, der får færre til at køre i tog, fordi rejsetiden bliver længere for de fleste.