

# Holder timeplanen?

Togfonden kan spare næsten 4 mia. kr. ved bl.a. at etablere en banegård i Aarhus Vest – og overholde timeplanen. Samtidig kan de politiske fløje hver især anføre, at såvel den kollektive trafik som privatbilismen er blevet tilgodeset.



»Laver man en ny banestrækning vest for E45 fra Hørning til Lyngby vest for Aarhus på 12 km, vil det forkorte banestrækningen med 15 km sammenlignet med ruten ind til sækbanegården Aarhus H, der er på 27 km,« skriver Jørgen Christensen. Arkivfoto: Mikkel Berg Pedersen

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

Da Togfonden blev vedtaget i 2014, var den gennemsyret af, at det var timeplanen, der skulle holde – med en times rejsetid mellem de største byer i Danmark – og det var embedsmændenes opgave at få det til at fungere med rapporten Togfonden DK.

Det, der ikke var fokus på, var, hvor mange passagerer der ville benytte toget efterfølgende, når højhastighedstogene bliver indført.

Der kan sættes spørgsmålstegn ved, om timemodellen kan holdes.

Kristian Würtz – rådmænd for Teknik og Miljø i Aarhus Kommune – ønsker en banegård i Brabrand til 1,3 mia. kr., »så de nordfrakommende tog kan stoppe her, og passagerne kan stige om til nærbanen«.

I Aarhus Kommunens høringssvar – som dog nok på nuværende tidspunkt er under udarbejdelse i teknik- og miljøudvalget – arbejder man også med et stop i Hasselager. Det koster også en banegård til 1,3 mia. kr.

Altså skal toget stoppe tre steder i Aarhus-området, hvilket vil betyde en ekstra rejsetid på fire til seks minutter, idet stoppet på Aarhus H er indregnet i timemodellen.

Vælter man jernbanebroen over Vejle Fjord – hvilket meget tyder på efter de politiske udmeldinger – mangler man otte-ni minutter i timemodellen, og samtidig sparer det 4,3 mia. kr. i anlægsomkostninger.

Undlader man at lægge nye skinner mellem Hasselager og Hovedgård, sparer man 3,3 mia. kr., men kommer så til at lægge seks minutter til timemodellen.

Det vil betyde en besparelse på 7,6 mia. kr. Men en forøgelse af rejsetiden med 14,5 minutter.

Laver man en ny banestrækning vest for E45 fra Hørning til Lyngby vest for Aarhus på 12 km, vil det forkorte banestrækningen med 15 km sammenlignet med ruten ind til sækbanegården Aarhus H, der er på 27 km.

Besparelse i rejsetid vil blive 15-16 minutter, altså nok tid til at dække de 14,5 minutter ved ikke at lave Vejle Fjord-broen og Hasselager-Hovedgård-banen. Det er også den mest direkte linje nord-syd.

Så timeplanen holder.

Hvad så med pengene?

Hvis man ganger de 12 km med den dyreste jernbanestrækning i Togfonden – som er strækningen (A9) fra Horsens N til Skanderborg SØ – som koster 287 mio. kr. pr. km, vil strækningen Hørning-Lyngby komme til at koste 3,44 mia. kr. En ny banegård i Aarhus V til 1,3 mia. kr. Forlængelse af nærbanen fra Brabrand til Aarhus V på ca. 4 km vil koste 1,1 mia. kr.

Sammenlagt en besparelse på 1,76 mia. kr.

Hvis man derimod beregner det med 150 mio. kr. pr. km, som alle de øvrige nye jernbanestrækninger i Togfonden ca. koster pr. km, vil beregningerne vise en besparelse på 3,9 mia. kr.

Dermed får man en banegård, der ligger væsentlig bedre placeret tæt på samtlige motorveje i Aarhus-området og med mulighed for at parkere. Samtlige partier – på nær Enhedslisten – har givet udtryk for, at de ønsker E45 i Østjylland udvidet til tre spor og dermed endnu bedre tilgængelighed.

Tilgængeligheden ved Aarhus H er i dag så dårlig, at det ikke lokker privatbilisterne til at tage de offentlige transportmidler i form af jernbanen.

En banegård i Aarhus V vil samtidig blive en gennemkørselsbanegård. Med denne løsning kan venstrefløjspartierne sige, at vi får flere til at tage offentlige transportmidler, og højrefløjspartierne har støttet privatbilismen. Det vil være en banegård, der er placeret til gavn for alle østjyder.

Har man så afprøvet timemodellen?

Ja – i den forstand, at man ikke har prøvet at køre med en time mellem de store byer. Det har man ikke spor og togmateriale til endnu.

På et spørgsmål fra Troels Lund Poulsen (V) i trafikudvalget på Christiansborg svarede daværende trafikminister Magnus Heunicke (S): »Det, man har afprøvet i 2010-2011, er, at man valgte at lade nogle forsøgstog kun stoppe i de to store byer – Aarhus og København. Forsøget blev stoppet igen, da belægningsprocenten kun var på 40 pct.«

De almindelige lyntog havde en belægningsprocent i 2012 på 55 pct. mellem Odense og Nyborg.

Hvordan vil man så komme op på de 100 pct., når højhastighedstogene kommer til Aarhus H og kun stopper i København, Odense, Aarhus og Aalborg? Samtidig hermed vil man øge passagergrundlaget med plus 60 pct. ved Aarhus H, som der står i Togfonden, når den måske er gennemført.

Det er mig en gåde, hvordan de kommer op på den belægningsprocent.