



Aarhus Banegård bør flyttes ud til firkløveret ved motorvejen. Der er ingen grund til, at jernbanen ved Aarhus skal være så langsom, som tilfældet er nu. Arkivfoto: Charlotte de la Fuente

## Hvad er en høring værd, når man ikke lytter?

AF JØRGEN CHRISTENSEN, MEDLEM AF "SPOR JYLLAND", TISETVEJ 24, SOLBJERG

**Både i forbindelse med linjeføring af nye motorveje og nye jernbaner kunne magthaverne med fordel lytte noget mere til de berørte beboergrupper. Det er vel det, der er meningen med høringsvar.**

Vejdirektoratet har arbejdet i fire år og lavet en VVM-undersøgelse til 25 mio. kr. i forbindelse med linjeføringen af en kommende motorvej: en nordlig og en sydlig linjeføring mellem Aarhus og Viborg.

Aarhus Byråd og beboergrupper i området pegede på den sydlige linjeføring som den, der kom til at berøre færrest menneskers hverdag.

Vejdirektoratet har valgt den nordlige linjeføring, der kommer meget tæt på Sabro og Mundelstrup, ud fra en begrundelse om, at den er den billigste. Denne linjeføring vil berøre 150-200 menneskers arbejdspladser ifølge Lars Bindløv, som er talsmand for styregruppen.

Folketingets Trafikudvalg har nu godkendt denne linjeføring.

Om folketingssalen nu også godkender denne afgørelse, er der meget, der tyder på, idet alle partier – minus Enhedslisten – har indgået aftalen "Trafikaftale 2014", hvor det hedder: »Udbygning af rute 26 mellem Aarhus og Søbyvad – 32,2 mio. kr. Linjeføringen for en ny motorvej er fastlagt. Pengene i puljen skal bruges på at opkøbe ejendomme i den valgte linjeføring.«

### Hvem har indflydelsen?

Hvordan stiller det folk med hensyn til tillid til vore politikere? Hvem har størst indflydelse på beslutningstagerne: beboerborgerforeninger eller store jordbesiddere? Hvad er VVM-undersøgelsesnes værdi, når man ikke tager hensyn til høringsvarene?

Noget andet, der nu er kommet frem via finanslovsforslaget, er, at der er 28,5 mia. til Togfonden.dk. Her har Venstre sat spørgsmålstegn ved finansieringen. Partiet er ikke så sikker på, at de penge, som man skulle få ind på beskatning af udenlandske olieselskaber i Nordsøen, vil kunne dække disse udgifter til Togfonden.dk.

Hvis regeringen får sit finanslovsforslag igennem, er Venstres argumenter faldet til jorden, for så er finansieringen af Togfonden.dk på plads, uanset om ”oliekilden tørrer ud”, eller der kommer de 28,5 mia. kr., som regeringen regner med.

Så er regeringen ligeglad med, hvor mange oliepenge der kommer fra Nordsøen – finansieringen er på plads.

## Tre løsningsforslag

Af finanslovsforslaget fremgår også finansieringen af den foreslåede jernbanestrækning Hovedgård-Hasselager. I aftaleteksten var der en beregning af, at VVM'en ville koste 100 mio. Nu er det endelige resultat for omkostningerne til VVM-undersøgelserne kommet frem med finanslovsforslaget. Det er 62,7 mio. fordelt over tre år (2015 – 20,9 mio.)

En VVM-undersøgelse skal belyse de to fremsatte forslag til en linjeføring samt en nulløsning (at der ikke gøres noget, og man bevarer det eksisterende). Der er fremsat to linjeføringer omkring Solbjerg. Hovedforslaget øst om Solbjerg og et alternativt forslag vest om Solbjerg (over Solbjerg Sø). I alt 23 km med en besparelse på 6 min. og med anslåede anlægsomkostninger på 3,4 mia.

Nulløsning for VVM-undersøgelsen af strækningen ville være at bevare den nuværende jernbane Horsens-Hovedgård- Skanderborg-Aarhus, som alligevel bliver elektrificeret.

»Så kan vi ikke overholde timemodellen med en time mellem storbyerne København, Odense, Aarhus og Aalborg«, vil det jo nok lyde fra regeringen.

Dansk Folkeparti og Enhedslisten ser det ikke som aftalebrud, at der kommer 5-10 min. ekstra på timemodellen. Men vil regeringen have timemodellen igennem, kan den genoptage sit eget forslag fra togfonden.dk om at lave linjen A9 mellem Horsens og Skanderborg Sø.

## Væsentlig prisstigning

Det, der undrer os meget, er, at den samme strækning er med i ”Modernisering af jernbanens hovednet” fra 1997.

I et lovforslag fra 1997 optræder A9 (16 km) plus et alternativt A9 lidt længere mod øst (12 km) med en finansiering på 0,7 mia. i anlægsomkostninger. Det er nu, anlægsomkostningerne er steget til 4,6 mia. for den samme strækning.

Dette må siges at være en væsentlig stigning. Det er også den dyreste landbaserede strækning i hele Togfonden.dk. Den koster 288 mio. pr. km jernbanespor ifølge togfondens beregninger. Mens en ny jernbanestrækning over Vestfyn (35 km) koster 140 mio. pr. km. Og strækningen Hovedgård-Hasselager (23 km) koster 148 mio. pr. km.

Altså er jernbanestrækningen A9 dobbelt så dyr at anlægge pr. km som alle de øvrige nye jernbanestrækninger i hele Togfonden.dk.

Selvom den i højden kommer op i nærheden af de 110 m ved Ejer Bavnehøj, er det jo ikke Norges eller Østrigs bjerge, der lægges nye jernbanespor i. Ja, strækningen A9 er dyrere at etablere end den nye jernbanebro over Vejle Fjord, der koster 4,3 mia.

Dengang (i 1997) ønskede man at fremme denne linjeføring i modsætning til i dag.

## **Et bedre alternativ**

Kunne man have nogen mistænkt for at ”jobbe” anlægsprisen op, så de i deres konklusion i Togfonden.dk kan skrive: »Forholdsvist høj omkostning pr. sparet minut«. (Tiden, der spares, er beregnet til 3-4 min. Beregnede anlægsomkostninger 4,6 mia.)

Hvad med at anlægge A9 alternativ (Horsens-Skanderborg – 12 km) og en ny jernbane vest om Aarhus – langs motorvejen (Hørning-Lyngby – 12 km)?

Den giver en tidsbesparelse på 19-20 min. i forhold til at køre ind til Aarhus H. Til sammenligning er der en tidsbesparelse på 6 min. (Hovedgård-Hasselager). Trækker man tidsbesparelserne fra hinanden, er der stadig sparet 13-14 min. på denne linjeføring.

Det er en væsentlig større tidsbesparelse end de øvrige planlagte nye jernbanestrækninger mellem Odense og Aalborg.

Hvis man vil, kan man lave et stop for højhastighedstoget i Skanderborg, og man vil kunne samle 4,3 mio. passagerer op pr. år ifølge Togfonden.dk.

Vil man ikke lave dette stop, kan man eventuelt forlænge regionaltoget fra Herning, Silkeborg, Skanderborg op til en ny banegård (Aarhus V ved ”Firkløveret”). Så er det muligt for passagerer fra dette regionaltog også at benytte højhastighedstoget til Aalborg eller København og dermed øge passagergrundlaget for timemodellen.

Aarhus er i øjeblikket det sted på hele strækningen fra København og til Aalborg, hvor der køres langsomt.

Hastigheden ind til Aarhus H er i dag ca. 48 km/t. i gennemsnit (Togfonden.dk).

Det tager i dag ca. 23 min. for toget at komme fra Hasselager ind til Aarhus H – vende på Aarhus H og få passagerer af og på – og ud til Brabrand.

Det ville spare væsentlig tid for alle andre tog end dem, der absolut skal ind til Aarhus H, hvis man lavede en linjeføring vest for Aarhus.

## **Bedre tilgængelighed**

Der er i aftalen afsat 4 mio. kr. til en forundersøgelse af en ny bane Aarhus-Galten-Silkeborg og til at undersøge synergieffekten mellem timemodellen og Aarhus Letbane.

Midttrafik har i deres planlægning en letbanestrækning til Harlev, og indtil denne er etableret, kan de nuværende jernbanespor genbruges til et S-togssystem til Aarhus H.

Hvis offentlig transport skal være tillokkende, skal tilgængeligheden til den være til stede, og der skal være mulighed for at komme af med sin bil.

Hvad med om politikerne hæver sig op i helikopteren og ser nytten ikke bare for Aarhus, men for hele Jylland.

Og i øvrigt mener vi: Brug de 62,7 mio. (Hovedgård-Hasselager) til VVM-undersøgelser af en mere visionær og fremtidsorienteret linjeføring af højhastighedstoget langs motorvejen – og flyt banegården ud til ”Firkløveret” ved Silkeborg-motorvejen – nu omdøbt til Herning-motorvejen.