

Ret dog linjeføringen ud – også – omkring Aarhus

Togfonden tager urimelige hensyn til beboerne i Aarhus midtby og glemmer de 265.000 aarhusianere uden for ringgaderne.



Højhastighedstogene skal helt ned på 48 km/t for at køre helt ind til Aarhus H, hvorfra de skal den samme vej retur. Arkivfoto: Charlotte de la Fuente

JØRGEN CHRISTENSEN, MEDLEM AF SPOR-JYLLAND.DK, TISSETVEJ 24, SOLBJERG

Udretninger af jernbanen skal ske for hele den østjyske længdebane ifølge Togfonden DK.

I Vejle sletter man "sløjfen ind til Vejle" ved at lave en ny bro over Vejle Fjord på 9 km og til en pris på 4,3 mia. kr., altså en kilometerpris på 478 mio. kr./km. Tidsbesparelse 8-9 min.

Og i Horsens lægger man den uden om byen (kaldet A7 i Togfonden) på en strækning på 6 km og en pris på 1,9 mia. kr. Tidsbesparelse 2-3 min.

I Skanderborg lægger man den uden om byen ved at lave en ny, dobbeltsporet jernbanestrækning på 23 km fra Hovedgård til Hasselager og en pris på 3,4 mia. kr., altså en kilometerpris på 148 mio. kr./km. Tidsbesparelse 6 min.

Men "sækken ind til Aarhus" gør man ikke noget ved. Her sætter højhastighedstoget farten ned til 48 km/t for at ende inde i centrum og vende. På de øvrige strækninger i Togfonden DK skal togene op at køre med en hastighed på 200-250 km/t.

Ring p-muligheder

I Aarhus Kommune bor der ca. 325.000 mennesker. Af disse bor omkring ca. 60.000 inden for Ringgaderne. Hvad med os andre ca. 265.000, der også bor i kommunen – uden for Ringgaderne? Hvad med resten af den østjyske befolkning? Skal de ikke have adgang til højhastighedstogene?

Vi skal i dag have nogen til at køre os ind til Aarhus H for at komme med toget, da det er umuligt at parkere bilen. Med en passagerforøgelse på 60 pct., ifølge Togfonden, på Aarhus H vil det blive helt umuligt. Derfor benytter mange i dag Skanderborg Station.

Den samlede jernbanestrækning (dobbeltsporet), der skal anlægges i Østjylland, er ifølge Togfonden på 38 km og koster 9,6 mia. kr. Rejsetidsbesparelsen på de 38 km er på ca. 17 min. Hvorfor ikke lægge jernbanen ud i transportsektoren langs motorvejen? Det gør man i stor stil både i Tyskland og Frankrig. Ved at etablere en jernbanestrækning på 12 km – i Togfonden betegnet som A9 – mellem Horsens N og Skanderborg S og lægge den lidt længere mod øst, så den ikke kommer i så bakket terræn som A9, og samtidig lægge en ny jernbanestrækning, også på 12 km, langs den Østjyske Motorvej fra vest for Hørning og op til Lyngby vil jernbanen kunne kobles direkte på jernbanen mod Randers og Aalborg. Tidsbesparelsen på disse to strækninger vil blive på 19-20 min.

Desuden vil strækningen langs motorvejen kunne krydse den planlagte letbane fra Aarhus H til Harlev.

Det vil være oplagt at lave en alternativ banegård, hvor disse to jernbaner krydser hinanden.

Et sådant knudepunkt vil være let tilgængeligt for samtlige motorvejstilkørsler i Aarhus-området og med mulighed for at komme til at parkere sin bil. Til glæde for 265.000 aarhusianere og mange flere i hele Østjylland.

Store besparelser

Prisen på de planlagte udretninger af jernbanestrækninger i Østjylland er – som tidligere beskrevet – i Togfonden beregnet til 9,6 mia. kr. De 24 km nye foreslåede jernbanestrækninger (A9 + langs motorvejen) vil, hvis man ganger med den dyreste landbaserede strækning i hele Togfonden – A9 – der koster 287 mio. kr./km (de øvrige strækninger koster kun ca. 150 mio. kr./km), komme til at koste 6,9 mia. kr.

Det giver en besparelse på 1,7 mia. kr. plus en tidsbesparelse på 2-3 min. i forhold til Togfonden.

Det er dejligt uforpligtende for mig at jonglere rundt med milliarderne.

Men det er ikke uforpligtende, at du og jeg – via skatterne – skal betale milliarder for politikernes fejlslagne politik ved at skulle føre højhastighedstogene ind i Aarhus midtby.

Skal de 265.000 aarhusianere, der bor uden for ringgaderne i Aarhus, ikke have glæde af højhastighedstogene? Skal resten af Østjyllands befolkning heller ikke have glæde af højhastighedstogene?