

Sådan kan alle blive vindere



Arkivfoto: Tobias Nicolai

JØRGEN CHRISTENSEN

Tisetvej 24, Solbjerg

Opret en alternativ banegård til Aarhus H ved Firkløveret til fjern- og højhastighedstogene. Lad letbanetogene køre derud, og lav en ny jernbanestrækning langs E45.

En jernbanestrækning langs E45 bliver på 12 km og vil udgå fra syd for Hørning og ramme det nordgående spor på den østjyske længdebane ved landsbyen Lyngby.

På denne strækning vil der kunne køres med 111 km/t. i gennemsnit modsat inde i Aarhus, hvor hastigheden er 48 km/t. – beregnet af Banedanmark. Det sparer togene for 15 km inde omkring Aarhus H.

En banegård ved Firkløveret vil blive en ”gennemkøringsstation” med et stop på to minutter – ifølge Banedanmark.

Aarhus H er en ”sækbanegård”, hvor toget skal ind og ud ad samme spor, og har i dag et stop på otte minutter ifølge Rejseplanen.dk.

Ved Firkløveret vil der kunne laves parkeringspladser til både kort- og langtidsparkering. Den mulighed er der ikke ved Aarhus H i dag. I dag kører mange aarhusianere til Skanderborg for at parkere og tage toget.

Banegården kommer tæt på samtlige motorveje i Aarhus-området. Det vil tage 22 minutter fra Silkeborg og 46 minutter i bil fra Herning ifølge Google at nå frem til fjern- og højhastighedstogene. Hvis man ikke absolut skal ind til Aarhus H, spares der 15,4 minutter rejsetid ifølge beregninger fra Banedanmark.

Skal du ind til Aarhus centrum, kan du tage letbanen, som kan køre ad de ”gamle spor” ud til Brabrand. Sporene kan forlænges ud til Firkløveret – en strækning på ca. 4 km.

Hvis man bruger de ”gamle spor” ud til Brabrand til letbanen, kan man undgå at skulle ødelægge Aarhus C med spor og køremaster. Det vil så betyde en køretid fra Aarhus H til Firkløveret på 8-10 minutter.

En ny jernbanetrækning fra Aarhus til Silkeborg via Skovby og Låsby er forhåndsundersøgt og kommer også igennem Firkløveret.

Selvfølgelig er der ”tidsler” ved et sådant projekt, som der er ved alle nye store infrastrukturprojekter.

Jernbanen skal passere to motorveje og Aarhus’ tunneldal. Der er også otte drikkevandsboringer ved Åbo, hvoraf seks af dem dog er lukket på grund af forurening, højst sandsynligt fra den nedlagte losseplads i Edslev.

Undlad så at lave de nye, planlagte jernbanestrækninger fra Hovedgård til Hasselager og en jernbanebro over Vejle Fjord. Tidsbesparelsen på disse to strækninger er i dag på 13 min. og en udgift på 8,5 mia. kr. Disse minutter kan fint dækkes ind af en jernbanestrækning langs E45 og med en milliardbesparelse for statskassen i udsigt.

Hvem er så vinderne ved en sådan model?

De blå partier kan sige, at de to jernbanestrækninger i Togfonden, som de hele tiden har været imod, ikke bliver til noget.

De røde partier kan genoplive ”timemodellen” med en times togdrift mellem de største byer i Danmark.

Aarhus Byråd kan sige: Vi får bilerne ud af midtbyen.

DSB kan opsamle 4,3 mio. passagerer med et stop i Skanderborg af højhastighedstogene i forhold til en ny jernbane mellem Hovedgård og Hasselager – ifølge Togfondens egne beregninger.

Banedanmark behøver ikke at lave samtlige broer ud til Brabrand om for at få køreskinner ind under dem.

Banedanmark behøver heller ikke at grave skinnerne ned under Aarhus H. Letbanens køreskinner kan fint være under disse broer og under Aarhus H.

LÆS OGSÅ



Debat: Letbaneforplumring

Statskassen sparer milliarder. Midt- og østjyder og mange aarhusianere får lettere til togtransport.

Det vil måske få flere til at tage togene.