

<http://jyllands-posten.dk/aarhus/meninger/breve/ECE6576568/superlyntogene-boer-standse-i-skanderborg/>

LÆSERBREVE 21.03.2014 kl. 07:15



Aftalen om Togfonden DK indebærer en østlig linjeføring mellem Horsens og Aarhus – og intet stop i Skanderborg. Arkivfoto: Per Folkver

Superlyntogene bør standse i Skanderborg

AF HENRIK HØHOLT JENSEN, "SPOR JYLLAND", ØSTERGÅRDSVEJ 250, SOLBJERG

Togfondens investeringer skal gavne så mange mennesker som muligt.

På banestrækningen Horsens-Aarhus angiver Togfonden DK to alternative linjeføringer, enten den vestlige, Horsens-Skanderborg-Aarhus, eller den østlige, Horsens-Hovedgård-Aarhus.

I aftalen om Togfonden DK er valgt den østlige linjeføring mellem Horsens og Aarhus. Dermed kan der ikke etableres et stop for superlyntogene i Skanderborg, hvor der ifølge Togfondens egne analyser er et ekstra passagergrundlag på ca. 4,3 mio. rejsende om året.

For at rette op på dette bliver der måske etableret S-togslignende drift fra Aarhus til Skanderborg, og hvis man fra Skanderborg ønsker direkte togrejse til Aalborg, Odense eller København, kan man i fremtiden tage intercitytog som i dag.

Togfonden bidrager vi alle til, samme andel både for unge og ældre, og derfor skal investeringerne gavne så mange mennesker som muligt.

Med valget af den østlige linjeføring skal der etableres en helt ny banestrækning Hovedgård-Aarhus. Den er budgetteret til 3,4 mia. kr., og for dette beløb opnår man en rejsetidsbesparelse på kun seks minutter i forhold til den eksisterende linjeføring.

Penge, der kan anvendes bedre, hvis formålet er at servicere passagererne. Næmlig ved at vælge den vestlige linjeføring og samtidig etablere et stop for superlyntogene i Skanderborg, der i forvejen er et vitalt jernbaneknudepunkt for linjen Skjern-Herning-Silkeborg og den jyske længdebane.

Mange ekstra passagerer

Tidsmæssigt koster et stop i Skanderborg kun ca. fem minutter i forhold til nonstop-kørsel på den valgte, østlige linjeføring, og med gennemgående superlyntog øges rejsetiden kun med ca. tre minutter.

Til gengæld er der som nævnt ovenfor mulighed for i Skanderborg at servicere ekstra 4,3 mio. passagerer om året.

Fem minutter og et stop i Skanderborg betyder servicering af ekstra 4,3 mio. rejsende om året.

Det øgede antal passagerer på strækningen over Skanderborg kan begrænse trafikken på vejene med mellem ca. 5.000 og 11.500 biler pr. dag og reducerer dermed CO₂-belastningen.

Med det øgede passagerantal vil anlægskostningerne for de nødvendige ekstra spor til superlyntogene blive lavere pr. passager, og tilbagebetalingstiden bliver dermed kortere.

Men der er flere fordele ved stop i Skanderborg:

Den nye strækning Aarhus-Galten-Silkeborg, der er indeholdt i aftalen om Togfonden, kan undlades, og beløb til forundersøgelser og anlægsomkostningerne kan spares, samlet ca. 3,0 mia. kr.

Tilgængeligheden for oplandet til superlyntogene bliver nemmere, da der kan etableres parkér og rejs-anlæg i forbindelse med stationen og tæt på motorvejen.

Trængselsproblemer i Aarhus kan reduceres.

Byudvikling med baggrund i "timemodellen" vil også ske i Skanderborg og omegn.

Med valget af den østlige linjeføring er der ikke mulighed for det ekstra passagergrundlag, som er til stede i Skanderborg, og mellem Hovedgård og Aarhus er der ingen eksisterende banegård, hvor superlyntoget kan gøre et stop, hvis passagergrundlaget viser sig at svigte – hvad der er stor risiko for.

DSB har nemlig tidligere med superlyntog uden stop ved mellemliggende stationer måttet konstatere, at passagergrundlaget faldt til ca. 40 pct., til trods for at togene kørte hurtigere mellem de store byer (Politiken 22/12 2013 – Harry Lahrmann, "Ny tvivl om økonomien i plan om superlyntog".)

Fornuft og visioner

Linjeføringen for superlyntogene skal vælges med fornuft og visioner.

Fem minutter og et stop i Skanderborg betyder servicering af ekstra 4,3 mio. rejsende om året – mange passagerer i forhold til det danske befolkningstal på 5,6 mio.

Så kære læser, hvis superlyntogene som planlagt ikke standser i Skanderborg, kan du i fremtiden betale billet til S-tog eller intercitytog i Skanderborg. Samtidig har du via Togfonden bidraget til en ny linjeføring ude østpå, så de nye, hurtige superlyntog kan suse forbi.

Kort sagt: Køb en billet – betal for to.

Det nyttige alternativ er naturligvis en vestlig linjeføring, hvor superlyntogene kan standse i Skanderborg, når vores fælles mål er en passagervenlig, bæredygtig kollektiv trafik med en stor miljøgevinst.

Husk at nævne det for beslutningstagerne