

Varer finanslovens julefred lige til påske?

Flyt fjerntogene ud til firkløveret, hvor motorvejene mødes, og lad Aarhus H være en letbanegård. Det kan bedst betale sig.



Hvis Aarhus H undviges af fjern- og højhastighedstogene, kan den fint være en letbanegård med forbindelse til fjerntrafik – på skinner og motorveje – i Aarhus V, mener læserbrevsskribenten. Arkivfoto: Mikkel Berg Pedersen

JØRGEN CHRISTENSEN, TISETVEJ 24, SOLBJERG

Så kom finansloven i hus, og regeringen fik julefred. Om freden så varer lige til påske – ja, det må tiden vise.

Tidligere finanslove er også kommet i hus med DF-stemmer.

Da Venstre-regeringen fik vedtaget finansloven i 2016, var pengene til Togfonden barberet væk, og der var kun afsat penge til de igangværende projekter i Togfonden.

Det blev forligspartierne bag Togfonden (S, SF, EL, De Radikale og DF) for meget, og daværende finansminister Claus Hjort Frederiksen fik ”sat stolen for døren” i juli 2016.

Hvis du ikke ”putter” 13,5 mia. kr. på finansloven, som der er penge til i Togfonden, så fremsætter DF sit eget finanslovsforslag. Det kom til forhandlinger mellem forligspartierne og Venstre-regeringen.

Forligspartierne ”gennemtrumfede”, at første del af Togfondens projekter, der var penge til i Togfonden ifølge dem, kom på finansloven: elektrificeringen, ny jernbane over Vestfyn og bedre internet i togene.

Resten af Togfondens projekter – anden del – udskød forligspartierne til 2020 at tage stilling til. De vil i løbet af 2019 finde ud af, om der er penge til projekterne, og hvornår de skal sættes i gang. Anden del er bl.a. en ny togbro over Vejle Fjord og en ny jernbanestrækning mellem Hovedgård og Hasselager.

Ingen DF-protester denne gang

Nu er den så gal igen. Der er ikke afsat penge på den nye finanslov til en ny jernbane over Vestfyn, men denne gang har DF ikke protesteret.

Det kan være, at DF gør det på samme måde, som det gjorde det i februar 2017 sammen med Togfonds-forligspartierne.

Lad nu være med at stoppe letbanen inde omkring den gamle Brabrand Station, men fortsæt den ud til firkløveret – ja, måske endda til Harlev.

Forligspartierne bag Togfonden indgik et trafikforlig – uden om regeringen – og afsatte 762 mio. kr. til den kollektive trafik.

Dette forlig kom bl.a. en økonomisk trængt aarhusiansk letbane til undsætning med en ”saltvandsindsprøjtning” ved at afsætte 40 mio. kr. af disse penge til at undersøge letbanens anden etape.

Første etape kom til at koste 3,5 mia. kr. og blev 48 pct. dyrere end budgetteret, og dertil kommer et årligt driftsunderskud på formentlig 118 mio. kr. til at drive letbanen. Regeringen har ikke villet yde penge til anden etape af letbanen.

Kan man beskære Togfondens projekter?

Ja, det kan man ved ikke at lave togbroen over Vejle Fjord. Besparelse ifølge VVM-undersøgelserne på 4,85 mia. kr., tidsforøgelse 8,5 minutter. Ved ikke at lave Hovedgård-

Hasselager-linjen. Besparelse 3,5 mia. kr. (2017-kroner), tidsforøgelse 6 minutter. Besparelse i alt på 8,35 mia. kr. og en tidsforøgelse på 14,5 minutter. Det vil betyde en væsentlig forøgelse af "råderummet" til en kommende finanslov.

Der skal så laves en jernbanestrækning på 12 km vest for E45 mellem Hørning og Lyngby og en alternativ banegård til Aarhus H ved "firkløveret", hvor E45 og Herningmotorvejen krydser hinanden.

Det bliver den mest direkte linjeføring af jernbanen nord-syd.

Denne strækning plus en ny banegård vil nok koste mellem 3 og 3,5 mia. kr. og spare 16 minutter – inkl. et stop ved Aarhus V – fremfor at togene kører ind omkring Aarhus H, som det er i dag.

En fin dækning af de 14,5 minutter, der kommer til at mangle i Togfonden.

Det vil give meget større tilgængelighed til jernbanen i forhold til Aarhus H og med mulighed for at parkere, både for pendlere og rejsende, der skal til København. Det er der ikke mulighed for i dag ved Aarhus H.

80.000 biler passerer firkløveret i døgnet.

Aarhus H – en letbanegård

Aarhus V vil blive et nyt tiltrængt jernbaneknudepunkt i stedet for at pakke det hele sammen i Aarhus C. Det vil også kunne lokke flere bilister til at tage toget, hvad der vel egentlig også var meningen med Togfonden.

Lav de gamle spor ud til Brabrand om, så både traditionelle tog og letbanetog kan benytte sporene.

Lad nu være med at stoppe letbanen inde omkring den gamle Brabrand Station, men fortsæt den ud til firkløveret – ja, måske endda til Harlev. Det vil give mulighed for pendlere til at parkere og tage letbanen ind til Aarhus.

Læg ambitionerne på hylden i Aarhus Byråd, lav den direkte linje for letbanen ad de gamle spor, og lad være med at lægge letbanen ud i en sløjfe via Viborgvej, for som rådmænd Kristian Würtz udtaler:

»Tag toget i stedet for letbanen, hvis du har travlt og skal direkte fra Brabrand til Aarhus H. Det tager kun seks minutter.«

Det vil nok tage otte minutter ud til firkløveret. Med letbanen tager det 30 minutter.

Lav de gamle spor om til letbanetraffic og Aarhus H til letbanebanegård og en ny banegård ved Aarhus V – ved firkløveret – til fjern- og højhastighedstogene.

Synes du også, at jernbanen skal ud til E45, så skriv under på

www.skrivunder.net/sporjylland.dk.

<https://jyllands-posten.dk/aarhus/meninger/breve/ECE10177151/varer-finanslovens-julefred-lige-til-paaske/>