

Er passagertallet endelig kommet i fokus?

Har DSB pludselig opdaget, at det er de østjyske byer, der har passagemængden, som skal befolke vores tog nu og i fremtiden?



Der tælles minutter og milliarder af kroner i debatten om fremtidens linjeføring, stationer og banegårde i Østjylland.
Arkivfoto: Mikkel Berg Pedersen

JØRGEN CHRISTENSEN, MEDLEM AF SPORJYLLAND.DK, TISETVEJ 24, SOLBJERG

Den 13. oktober kom DSB med den nye køreplan for 2016, og den træder i kraft den 13. december i år. Heri vil det være sådan, at togafgangene mellem de største østjyske byer vil komme til at fungere som "S-togene" – i myldretiden – med et kvarters afgang mellem togene mellem Fredericia og Aarhus H. Randers er koblet fra i denne plan.

DSB siger, at det er en konsekvens af, at de vil gøre det bedre for pendlerne.

Har DSB nu fundet ud af, at det er mængden af passagerer, der betyder noget for togdriften, og ikke antallet af minutter, der spares?

Har DSB pludselig opdaget, at det er de østjyske byer, der har passagemængden, som skal befolke vores tog nu og i fremtiden?

Har DSB nu fundet ud af, at det er mængden af passagerer, der betyder noget for togdriften, og ikke antallet af minutter, der spares?

Eller har de sovet i Togfonden? Ved et stop i Skanderborg kan man få 4,3 millioner flere passagerer pr. år end ved at lave jernbanestrækningen Hovedgård-Hasselager.

Er det de ”fallerede IC4-tog”, man vil sætte ind på denne pendlerstrækning?

Hvem vil de så have til at benytte højhastighedstogene, når de engang kommer?

Vi ”almindelige dødelige” er nok ligeglade med, om det tager seks minutter ekstra.

Er det ”forretningsfolkene”, de gerne vil have til at lade bilen stå og tage højhastighedstogene?

Fire kriterier

For at dette skal være et valg for ”forretningsfolkene”, skal der være nogle forskellige kriterier, der skal være opfyldt:

Der skal spares tid i forhold til at tage bilen.

Det skal være muligt at parkere ved stationen.

Tilgængeligheden til stationen skal være let.

Ingen af disse forhold vil være til stede, når eller hvis højhastighedstogene kommer ind til Aarhus H. Tilgængeligheden er miserabel, og ligeså er parkeringsmulighederne ved Aarhus H.

Besparelsen ved højhastighedstogene på ca. en time i forhold til i dag til København vil hurtigt ædes op af rejsen ind til Aarhus H og videre transport fra København H.

Vi ”almindelige dødelige” har jo nok et kriterium mere:

Prisen?

Her kan DSB ikke matche priserne på busserne Linje 888 og Rød Billet til København i dag.

Alternativ til E45

Så vil DSB gøre det bedre for pendlerne – også fra Randers – skal de påvirke politikerne til at lave jernbanen langs E45 fra Hørning til Lyngby og lægge en station ved ”firkløveret”. Det vil forbedre rejsetiden med 15 min med tog.

Personer, som i dag benytter den trafikerede E45 i bil – især pendlerne – vil overveje, om det er et alternativ at tage toget.

”Forretningsfolk” vil spare tid og let kunne komme til den nye Aarhus V-banegård og parkere – og vi andre vil også have samme fordele.

Trængselsproblematikken i Aarhus Centrum og især omkring Aarhus H vil forbedres betydeligt.