

Fremtidssikret investering

Jeg synes ikke, man kan bruge en 17 år gammel rapport til at beskrive rejsemønstrene på Aarhus H i dag.



Det kommer til at tage en halv time med letbanen fra Brabrand til Aarhus H via Viborgvej. Arkivfoto: Kenneth Lysbjerg Koustrup

LETBANE I AARHUS TRANSPORT & LOGISTIK

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

Peter Adolfsen Løhmann (PAL) har i JP 16/3 kommenteret på mit læserbrev ”Jernbane langs E45” med et modsvar: ”E45-jernbane er en dårlig investering”.

PAL skriver: »Men der er allerede planlagt en letbaneforbindelse til E45: Letbanens etape to fra Lisbjerg til Hinnerup har stop ved et kæmpe Park & Ride-anlæg med 1.000 p-pladser i Søften, hvor E45 og Djurslandmotorvejen mødes i Aarhus Nord-krydset, og hvor der dagligt kører over 50.000 biler.«

Udbygningen af letbanen mellem Lisbjerg og Hinnerup, hvor PAL foreslår et ”Park & Rideanlæg”, har lange udsigter. Denne strækning er ikke med i ”etape to” af udbygningen af letbanen. Anden etape er strækningen fra Aarhus H til Brabrand.

Aarhus Kommune og især teknikrådmand Kristian Würtz vil have letbanen til at stoppe inde ved den gamle Brabrand Station for at lave en pendlerbanegård her. For mig er det et nyt "aarhusiansk Høje-Taastrup", man planlægger.

Letbanens økonomi er stærkt trængt, og det var lige med "lodder og trisser", at letbanen fik bevilliget 40 mio. kr. til en forundersøgelse af letbanens anden etape.

Et flertal i Folketinget bestående af "togfundsforligspartierne" – uden om regeringen – bevilligede disse penge. Den nuværende regering vil ikke yde tilskud til letbanen.

Letbanens første afsnit kommer til at koste 3,5 mia. kr., hvoraf 47 pct. kommer fra regeringen. Det er så op til kommunerne og regionen at betale for den kommende udbygning af letbanen.

Aarhus Kommune har ikke pengene til letbanen fra Lisbjerg til Hinnerup, så denne del af letbanen er "fremtidsønsker".

Ekstra rejsetid

For en pendler til Aarhus H, som PAL foreslår, der stiger på letbanen ved Aarhus Nordkrydset, vil helt sikkert få en ekstra rejsetid på mindst 30 min. via Lisbjerg og Skejby til Aarhus H.

En letbanegård ved Aarhus Nord vil ikke kunne kobles sammen med den østjyske længdebane.

Aarhus Kommune og især teknikrådmand Kristian Würtz vil have letbanen til at stoppe inde ved den gamle Brabrand Station for at lave en pendlerbanegård her.

For mig er det et nyt "aarhusiansk Høje-Taastrup", man planlægger. Træk linjeføringen af letbanen ud til "Firkløveret" – ja, måske endda til Harlev. En pendlerbanegård her vil give mulighed for pendlerne til at parkere og tage letbanen ind til Aarhus.

Aarhus Kommune skal lægge ambitionerne på hylden og lave den mest direkte linje for letbanen ad de gamle spor, og lad være med at lægge letbanen ud i en sløjfe ad Viborgvej, for som teknikrådmand 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 kommer til at tage en halv time med letbanen fra Brabrand til Aarhus H via Viborgvej.

PAL skriver: »Hver gang 100 passagerer kører med toget til Aarhus H, skal kun 20 af dem videre ("Screening af VVM-idéforslag vedrørende udflytning af Aarhus H"). 80 af de 100 står af ved Aarhus H«.

Den undersøgelse, som PAL henviser til, er fra år 2000, og tallet er 83 pct.

Ændrede rejsemønstre

I de 83 pct., der steg af på Aarhus H, var der også rejsende fra både Odder og Grenaa, så det var ikke alene folk, der brugte den "østjyske længdebane", der optræder i rapporten. Siden da er der sket meget i samfundet, og rejsemønstrene har ændret sig drastisk.

Siden undersøgelsen af Aarhus H er der kommet 1,7 millioner flere personbiler på vejene i Danmark.

Der er i 1. kvartal 2017 solgt 59.759 nye biler.

Aarhusianerne er i stigende grad begyndt at benytte "hurtigbusserne", hvis de skal til København – nok på grund af priserne.

Jeg synes ikke, man kan bruge en 17 år gammel rapport til at beskrive rejsemønstrene på Aarhus H i dag.

En jernbane langs E45 er stadig en god investering i en fremtidssikret forbindelse for jernbanen, og den mest direkte forbindelse nord-syd.

Pendlerbanegård

Hvis der laves et stop for højhastighedstogene i Skanderborg, vil der kunne opsamles 4,3 millioner passagerer om året ifølge Togfonden.

Den er 15 km kortere end ind til Aarhus H.

Der spares 16 min. i forhold til at køre ind til Aarhus H. Den ligger direkte på den planlagte togforbindelse fra Silkeborg til Aarhus, der dog stadig kun er på tegnebrættet.

En pendlerbanegård kan etableres ved "Firkløveret" med masser af parkeringspladser, og stedet passeres af 80.000 biler i døgnet.

Det vil tage 8 min. ind til Aarhus H med letbanen, hvis man benytter de gamle spor.

PAL skriver: »E45-jernbane er en dårlig investering,« og »... at ødsle mindst 3 mia. kr. væk på en ny bane vest for E45, der får færre til at køre i tog, fordi rejsetiden bliver længere for de fleste.«

Det, der er en dårlig investering, er at bruge 3,3 mia. kr. på en jernbane fra Hovedgård til Hasselager for at spare 6 min.

Synes du også, at jernbanen skal ud til E45, så stem på det på:

skrivunder.net/sporjyllanddk.

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