

Mange fordele ved at flytte banegården til Aarhus V

Der er tre ting, der skal tages hensyn til for at forbedre infrastrukturen og få folk til at tage toget: Det er tilgængelighed, beliggenhed, og at der er mulighed for at parkere. Ingen af disse tre ting er opfyldt ved Aarhus H.



Fjern- og evt. senere højhastighedstog ind omkring Aarhus H er en lappeløsning. Arkivfoto: Linda Johansen
DSB

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

De to socialdemokratiske politikere Camilla Fabricius og Steen B. Andersen skriver i et læserbrev 18/1: »Aarhus H skal blive i centrum«. Man må gå ud fra, at de øvrige socialdemokrater i byrådet er på linje med disse to inklusive teknikrådsmanden Kristian Würtz og borgmesteren.

De to tager i deres læserbrev ikke stilling til de vigtigste problemer ved Aarhus H.

Det første er, at Aarhus H er en sækbanegård for fjern- og højhastighedstogene, men ikke for letbanen.

Dette problem løses ikke ved, som socialdemokraterne foreslår, at vælte Bruuns Bro og arkaden og så genopbygge Bruuns Bro. Letbanens køreskinne kan fint være under den nuværende Bruuns Bro og vandrehallen, det har første del af letbaneprojektet bevist.

Togene holder på stationen ved Aarhus H i otte minutter ifølge www.rejseplanen.dk.

En alternativ banegård ved "firkløveret" på motorvej E45 bliver en »gennemkøringsstation«. På en gennemkøringsstation kan passagererne stige af og på toget på to minutter ifølge Banedanmarks planlægningsværktøjer.

Desuden kan man ved at lave en sådan Aarhus V-banegård spare staten for 3,3 mia. kr. ved ikke at lave en ny jernbanestrækning på 23 km mellem Hovedgård-Hasselager, hvor man ifølge Togfonden sparer seks minutter.

I deres læserbrev sammenligner de to socialdemokrater en sådan "ny banegård" med banegården Høje Taastrup ved København, der jo ikke er nogen »succes«. De to banegårde kan ikke sammenlignes, idet Høje Taastrup ligger på den eksisterende jernbane via Roskilde.

Banegårdene vil kunne sammenlignes, hvis man anlægger en ny banegård f.eks. i Hasselager eller ved Brabrand Station på den eksisterende jernbanestrækning.

Så får de et sammenligningsgrundlag med Høje Taastrup, som er i orden.

Man har ved hjælp af Togfonden lavet en genvej ved København. En ny jernbanestrækning via Køge til Ringsted for at udvide kapaciteten, så at al jernbanetrafik ikke skal via Roskilde.

Lappeløsning

En sådan genvej, som man i øvrigt også har lavet for biltrafikken i Aarhus, bliver man også på et tidspunkt nødt til at lave omkring Aarhus for at udvide kapaciteten, så hvorfor ikke nu, hvor linjeføringen af jernbanen er til stor debat.

Fjern- og højhastighedstogene ind omkring Aarhus H er og bliver en lappeløsning.

Citat fra læserbrevet: »Aarhus vokser, og i fremtiden vil vi meget gerne have flere stationer liggende i omegnen af byen.«

Da Aarhus H i sin tid blev anlagt, var den helt rigtigt placeret i udkanten af byen. Nu ligger den midt i byen.

En ny banegård ved E45 vil komme til at ligge på en ny jernbanestrækning og være et alternativ til Aarhus H.

De to socialdemokrater siger:

»... er at forny Bruuns Bro og skabe en endnu bedre infrastruktur i og omkring banegården.«

Det er da vist en sandhed med modifikationer. Man får ikke en bedre infrastruktur ved at bryde noget ned og så genopbygge det igen.

Vigtige hensyn

Der er tre ting, der skal tages hensyn til for at forbedre infrastrukturen og få folk til at tage toget: Det er tilgængelighed, beliggenhed og at der er mulighed for at parkere. Ingen af disse tre ting er opfyldt ved Aarhus H.

Ved en Aarhus V-banegård vil alle disse tre ting kunne opfyldes.

”Firkløveret” ligger i centrum af samtlige motorveje i Aarhusområdet. Letbanen kan etableres herud. Der er mulighed for at langtidsparkere, så man kan tiltrække passagerer: »Der er rigtig mange, der ofte pendler mellem Aarhus og København med toget,« og det giver mulighed for, at de tager toget i stedet for bilen til København.

Alene fra 2014 til 2015 øgedes bilsalget med 10 pct. og yderligere med 7 pct. fra 2015 til 2016.

Hvordan vil socialdemokraterne forholde sig til en passagerøgning på 60 pct., som kommer på Aarhus H ifølge Togfonden, og så skabe en bedre infrastruktur?

Hvordan hænger det sammen med den socialdemokratiske politik: ”bilerne ud af byen”?

En ny jernbanestrækning ved E45 vil være på 12 km og den mest direkte linje nord-syd. En besparelse på 15 km i forhold til at køre ind omkring Aarhus H. Der vil kunne køres med betydelig større hastighed for togene end de 48 km i timen i gennemsnit, som togene nu og i fremtiden kører med i Aarhus.

Tidsbesparelsen er på 16 minutter i forhold til at køre ind omkring Aarhus H inklusive af- og påstigning på en ny Aarhus V-banegård. Det er lige før, at trafik- og tekniskrådmænd Kristian Würtz kan genopfinde sin ”elskede timeplan” med en times togkørsel mellem de største byer i Danmark.

Der kan også blive en bedre økonomi i jernbanen, idet man med et stop i Skanderborg vil kunne opsamle 4,3 millioner passagerer om året ifølge Togfonden. Regionalbanen SkanderborgSilkeborg-Herning vil kunne køre op til den nye Aarhus V-banegård, og adskillige af disse passagerer vil kunne samles op her.

Det kan de ikke med de nuværende planer med at lave en ny jernbane mellem Hovedgård og Hasselager. En Aarhus V-banegård til fjern- og højhastighedstogene og et Aarhus H til nær- og letbanen. Socialdemokraterne skaber med deres politik ikke en udvikling af jernbanen, men en afvikling.