

Fremtidsvisioner?

Der er fremsat forslag i Århus Byråd om at Banegårdspladsen skal være fri for personbiler, og at alle skal tage offentlig transport, cykle eller gå til Aarhus H.

"Flere partier udtrykte begejstring for planerne, der bl.a. indeholder forslag om, at det i fremtiden kun er biler med ærinde, taxier og handicapbiler, som kan køre ind på området lige foran banegårdsbygningen. Øvrige biler skal heller ikke have adgang til bl.a. Park Allé, foreslås det." (citater fra JP 29-05-2020)

Er det stort set ikke sådan det er i dag?

Jeg kender ingen, der prøver at parkere ved Banegårdspladsen, hvis de har et ærinde inde i midtbyen.

Hænger forslaget fra Byrådet sammen med, hvad man ønsker fra Folketinget?

Her vil de "røde" partier have gennemført Togfondens 2. del.

I Togfonden.dk på side 89 siger denne rapport, at der bliver en øgning af passagertilførslen til Aarhus H med 60 pct., når den er gennemført.

I 2014, hvor loven om Togfonden blev vedtaget, var der 20.600 daglige passagerer på Aarhus H. Det svarer til 7,5 millioner passagerer om året.

En øgning på 60 pct. vil yderligere øge mængden af passagerer, der skal ind til Aarhus H med yderligere 4,5 millioner passagerer om året.

Dem vil Aarhus Byråd nu have til at benytte cykler, busser og "gåben".

Ango Winthers (S) udtalelse på byrådsmødet, bliver i den grad til virkelighed.

"Der mangler også noget omkring cykelparkering, som der fremad også bliver større behov for".

Det skal nok blive godt? Ja - for måske de ca. 65.000 århusianere, der bor indenfor Ringgaderne, men hvad med de ca. 265.000 århusianere, der bor udenfor?

Mængden af privatbiler øges dag for dag. Det vil i den grad skabe kaos i Aarhus, hvis man ikke kan køre ind og hente/sætte passagerer af ved toget.

Endnu flere end i dag vil køre til Skanderborg, hvor der er parkeringspladser med gratis parkering, og tage toget derfra.

DSB's passagerantal faldt med 1,1 millioner rejser i Danmark fra 2017 til 2018.

Folketingets "røde" flertal vil også lave 3 nye jernbanestrækninger i forbindelse med Togfondens 2. del – en jernbane fra Vejle til Billund, en jernbanebro over Vejle Fjord og en ny jernbane fra Hovedgård til Hasselager.

De koster sammenlagt 10 milliarder skatte kroner at anlægge.

De to sidst nævnte strækninger er på "Den Østjyske Længdebane" og er på sammenlagt på 35 km jernbane og giver en rejsetidsbesparelse på 12½ minut.

Banedanmark har lavet beregninger på en alternativ jernbanestrækning vest om Aarhus på 12 km, som vil sparre 15½ minut i rejsetid og spare togene for 15 km ind omkring Aarhus H.

Banedanmarks ønskeprojekt for strækningen Hovedgård-Hasselager koster 3,7 milliarder, er på 24,7 km og sparrer 4½ minut i rejsetid. Pris: 814 millioner for at spare ét minut i rejsetid.

Lav en "Aarhus Vest-banegård" ved "Firkløveret". Stedet passeres i dag af 90.000 biler i døgnet på E45 og på Herning-motorvejen. Banegården bliver tæt på samtlige motorveje i Aarhus-området (2-6 km).

Lav et stort "rejs- og parkeringsanlæg" ved banegården. Der kan også fint være plads til en ny rutebilstation.

DSB har lige opkøbt en grund i Logistikparken i Årslev kun en ½ km fra "Firkløveret", hvor de vil opføre et nyt reparationsværksted til de nye el-tog.

Det gamle reparationsværksted for diseltogene i Sonnesgade i midtbyen skal udfases sammen med IC3 og IC4 togene. De fleste af IC2 togene er der ikke problemer med, de kører jo i dag i Rumænien.

En "Aarhus Vest-banegård" vil blive en "gennemkørings-station". Det er modsat Aarhus H, der er en "sækbanegård", hvor samtlige tog skal vende køreretning med 180 grader. Det tager i dag passagertogene 8 minutter og godstogene 45-60 minutter at vende køreretning på Aarhus H. Det bliver der ikke lavet om på med den nye strækning Hovedgård-Hasselager.

Der er også lavet en forundersøgelse af en ny jernbanestrækning Aarhus-Låsby-Silkeborg. Også den kommer igennem "Firkløveret".

Så kan man passende lave et stop på Skanderborg Station, som beregninger fra Togfonden.dk (Kilde: Togfonden.dk side 65) siger giver 4,3 millioner flere passagerer om året i forhold til en ny jernbane fra Hovedgård til Hasselager.

Den nye jernbanestrækning fra Hovedgård til Hasselager kommer ikke igennem Skanderborg.

En ny jernbane langs E45 og en jernbanestation ved "Firkløveret" vil i den grad aflaste Aarhus H både trafik- og jernbanemæssigt. "Aarhus V" vil blive et nyt tiltrængt jernbaneknudepunkt i stedet for at pakke det hele sammen i Aarhus Centrum.

Statskassen sparer milliarder. Midt- og østjyder og mange århusianere får lettere til togtransport.

2. del af Togfondens "nye jernbanestrækninger" bør ikke gennemføres, da det er klart er bevist, at disse nye jernbanestrækninger ikke hænger sammen passagermæssigt eller samfundsøkonomisk.

Det er ikke forbudt at have visioner i politik, men politikerne er virkelig realistiske, når det gælder forudsigelser og løsninger af problemerne på jernbaneområdet.

Med venlig hilsen
Jørgen Christensen
Tisetvej 24
8355 Solbjerg

(indsendt til JP 31-05-2020)

Kilde Togfonden.dk side 65.

Tabel 13. (Togfonden.dk side 65) Omkostningseffektivitet for de forskellige anlægselementer og forskelligt materiel.

		Passagerer (mio/år)	Anlægs kroner pr sparet time (kr/time)					
			IC3	IC4	ET	Flirt	ICE	Velaro
			180 km/t	200 km/t	200 km/t	200 km/t	250 km/t	300 km/t
A1	Ny bane henover Vestfyn	10,6	180	130	130	130	100	80
A2	Opgradering henover dele af Vestfyn	11,4	180	150	110	110	120	110
A3	Opgradering gennem Fredericia	5,1	60	60	60	60	60	60
A13	Ny Lillebæltsbro m.m.	8,8	260	210	170	160	180	170
A4	Opgradering Pjedsted-Vejle Fjord	9,6	80	60	50	40	50	40
A5	Bro over Vejle Fjord	5,1	120	110	110	110	110	110
A6	Opgradering Vejle Fjord-Horsens Syd	8,4	750	110	110	110	110	110
A7	Ny bane udenom Horsens	5,1	230	200	200	200	190	190
A8	Opgradering Horsens Nord-Hovedgård	8,2	160	70	70	70	70	70
A9	Ny bane Horsens Nord-Skanderborg	8,2	200	190	190	190	190	160
A10	Opgradering Skanderborg-Århus	10,9	80	80	80	80	80	80
A11	Ny bane Hovedgård-Århus	6,6	140	120	120	120	100	90
B1-B3	Ny bane Odense-Horsens (via Bogense-Juelsminde)	7,9	110	100	100	100	90	80
D1	Opgradering dele af Snoghøj-Lunderskov	3,7	350	350	350	350	350	350
D2	Opgradering Lunderskov-Esbjerg	2,2	400	190	190	180	190	180

Opgørelse af anlægskroner pr. sparet rejsetime over en 50-årig periode (højt beløb for IC3 i A6 skyldes, at IC3 ikke kan udnytte 200 km/t). Fravalgte anlægselementer er gråmarkeret.