

Hvad betyder finansloven for trafikken i Østjylland?

Den nye finanslov betyder bl.a., at bilerne bliver billigere – og det vil nok foranledige, at der kommer endnu flere biler på den i forvejen hårdt belastede E45.

FINANSLOV

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

Så kom finansloven i hus, og der er udsigt til en nedsættelse af afgifterne ved erhvervelse af en ny bil fra de nuværende 180 pct. til 150 pct.

Det betyder, at bilerne bliver billigere at anskaffe, og at folk muligvis vil købe en lidt større bil end tidligere; men alt andet lige vil det også betyde flere biler på vejene. Hvad vil det betyde for Østjylland?

Det vil nok komme til at betyde flere biler på den i forvejen hårdt belastede E45.

Venstre-regeringen har sagt, at der ikke er plads i budgettet til en udvidelse af denne vejstrækning, bl.a. fordi Togfonden har lagt beslag på en stor del af anlægsudgifterne.

Det på trods af at alle kan se, at denne udvidelse er nødvendig.

Finansloven for 2016 indeholder en totalbevilling til VVM-undersøgelser af en evt. ny jernbanestrækning Hovedgård-Hasselager på 63 mio. kr.

Er projektet lagt i syltekrukken

I modsætning til finansloven for 2015, hvor denne VVM-undersøgelse var udmøntet med 20,9 mio. kr. i 2015 og fremskrevet med 30 mio. kr. og 10 mio. kr. i henholdsvis 2016 og 2017.

Der er i finansloven for 2016 kun afsat midler til VVM-undersøgelser – som Vejdirektoratet står for – af strækningerne over Vejle Fjord og den nye jernbane over Vestfyn.

Er disse penge til VVM-undersøgelser forsvundet ud i den blå luft i finanslov 2016?
Betyder det, at man ikke vil anlægge banestrækningen HovedgårdHasselager?

Eller er projektet kommet i "syltekrukken"?

Det gør ikke så meget, hvis disse spørgsmål kan besvares med et ja, for det er en dårlig idé at anlægge strækningen.

Men det betyder meget for de folk, der bliver ramt af denne nye jernbane, at de får besked om, hvorvidt de er "købt eller solgt".

Problemer for Banedanmark

Nu er Banedanmark på banen med, at der er komplikationer med at elektrificere Aarhus H. Det bliver deres største anlægsarbejde fra 2021 til 2026 med at få køreskiner ind i afgangshallen ved Aarhus H. Hallen er simpelthen for lav. De kommer selv med tre forslag til at løse problemet:

Hæve Bruunsbro og samtidig hæve gangbroen mellem Bruuns Galleri og Banegårdshallen.

Grave skinnerne ned.

Flytte banegården et par hundrede meter ud på baneterrænet.

Alle tre løsninger bliver for Banedanmark det største anlægstekniske problem i perioden fra 2021 til 2026. Desuden vil disse projekter nok ryge op i milliardklassen, samtidig med at der allerede er bevilliget 1,3 mia. kr. til forbedringer af Aarhus H.

For mig at se bliver alle de tre løsninger "lappeløsninger".

Aarhus-politikerne må da kunne indse, at Aarhus H ikke er det "jernbaneknudepunkt", det var engang, hvor alle skulle til en jernbanestation på Odderbanen, Grenaabanen, Den Østjyske Længdebane og Hammelbanen for at tage toget ind til "Storstaden".

Læg fjerntrafikken uden for byen

Tiderne har ændret sig, og alle andre storbyer anlægger fjerntrafikken uden for byen og servicere byens borgere med S-tog, metro, U-bane eller letbane.

Hvad med om Aarhus gjorde det samme? Lagde fjern- og højhastighedstogene ud til "firkløveret". Anlagde en alternativ banegård herude. Forlængede letbanen herud. Lagde nye jernbanespor i trafikkorridoren langs E45 fra Hørning til Lyngby.

Det vil gøre en masse østjyder glade – fordi:

Det vil gøre tilgængeligheden til højhastighedstogene større for alle østjyder.

De vil kunne parkere.

De vil spare tid, da det er den mest direkte jernbanelinje nord-syd.

Det bliver en gennemkørselsstation.

Det vil blive billigere.

Aarhus H er og bliver en "blindtarm" med blindtarmsbetændelse for højhastighedstogene.