

## **Tog-timedrift Ålborg Århus Odense København – for hvem, hvordan og hvorfor?**

Er "1 times togdrift" et politiker slogan, en borgmesterdrøm eller et dokumenteret værdifuldt projekt? Jeg er i tvivl efter det jeg har læst og hørt.

Jeg har i 25 år arbejdet professionelt med at underbygge idékoncepter, forretningsudvikling og strategier. Men aldrig set et så stort mia.-projekt med så lidt dokumentation af værdien.

Lad mig starte med tre af tidens større udfordringer i det jyske, som politikere kigger på :

- a) Motorvejen syd for Randers og til Vejle er totalt overfyldt og med næsten daglige ulykker / bilsammenstød. Samtidigt er der ofte trafikkaos i Århus. Løsningerne er nævnt som noget med at få flere til at køre tog og udbygge motorvejen.
- b) Stigende affolkning af stadig bredere yderområder. Løsningerne er nævnt som udflytning af statslige arbejdspladser samt markedsføring af de alternative værdier i de mindre byer mv.
- c) Det er vanskeligt at tiltrække og fastholde store virksomheders hovedkvarterer på grund af bl.a. få direkte fly til og fra udlandet.

Den hundedyre time-drifts-tog-investering vil intet godt gøre for løsningen af disse tre problemer! Tværtimod. Fordi der er ganske enkelt ikke er defineret nogen klar hovedmålgruppe, som skal få stor værdi ud af timedriften. Medmindre målgruppen ubevidst bare er borgere i midtbyen i de fire byer med timedrift? . Fx de 60.000 beboere i Århus midtby, som kan gå eller cykle eller køre med bus til Hovedbanegården ?

Den/de planlagte sporføring(er) til Århus betyder, at farten skal sænkes de sidste 15 km, og toget skal bakke ud igen, fordi Hovedbanegården ligger inde i bunden af et blindt spor. Umiddelbart besynderligt at ofre milliarder af kroner for at spare 10-15 minutters køretid ved større tophastigheder på landet, for så bagefter at køre langsomt ind og bakke ud af Århus igen.

Uden en knivskarp målgruppe og uden et klart mål med sporelægningen og timedriften, så ligner det afbrænding af milliarder af skatte kroner baseret på et timedrifts-slogan forfattet i en visions-eufori hos nogle folk på Christiansborg.

Skal jeg bidrage med noget konstruktivt, så fokuser på de erhvervsrejsende; dem der rejser hele tiden som sælgere, montører, specialister, direktører, fagforeningsfolk osv. – Os med 25-100 rejsedage om året. Lyt til hvad der kan flytte noget for os. Al erfaring med internationale infrastruktur-projekter som lufthavne, togbaner, motorveje osv. viser, at hvis man skaber en løsning der passer de højfrekventrejsende, så bliver det også langt bedre for de fritidsrejsende / privatrejsende. Check selv efter!! Der findes rapporter om dette. Det er nøglen til succes.

Lad mig give et letforståeligt tal-eksempel: Hvis der bor 60.000 mennesker i midtbyen, som får timedrift fra Hovedbanegården på Banegårdspladsen. Hvor meget værdi vil det få for dem at spare 30 minutters togkørsel til København ? Det er nok ikke mange kroner. Og det er måske kun for  $60.000 \times 5$  rejser per år = 300.000 rejser.

Hvis vi derimod anlægger en Ny Midtjysk Hovedbanegård ved et motorvejskryds, så får vi vel for 50.000 hyppigt rejsende (indenfor en køreradius på 45 minutter) sparet tusindvis af timer; fx  $50.000 \times 40$  rejsedage = 2.000.000 rejsedage, der kan omregnes til en timeløn.

For de der måske ikke rejser så meget, kan jeg oplyse, at det er ikke selve transporttiden, der er afgørende for effektiviteten. Det er tidsforbruget fra man forlader sit hjem og til, at man når sit mål i fx København eller Oslo. Samt antallet af transportskift, der dels øger risikoen for ikke at nå frem og dels øger stress belastningen hos den rejsende.

Jeg bor 16 km væk fra Hovedbanegården i Århus. Jeg benytter fly, færger og bil samt motorvejene, men aldrig tog. Det er simpelthen for tidskrævende at komme ind til Århus og hvor skal jeg stille bilen, hvad koster det i to dage og hvor langt har jeg at gå til toget med min kuffert eller skal jeg have en taxi og er der trafikkaos i byen igen?

Budskabet er :

1. Skab en toglinieføring, der passer til os, der rejser rigtig meget. Og det er en motorvejsbanegård med en meget stor og billig parkeringsplads og højt serviceniveau på tid. – Det vil aflaste motorvejene, fjerne trafikkaos i Århus, fastholde store virksomheders hovedkvarterer og bidrage solidarisk til at fastholde beboere udenfor de store byer.
2. Understøt samtidigt en storlufthavn i Billund ved at gøre rejsetiden kort og nem hertil. Fx med tog. Det vil bidrage til at fastholde beboere vestpå og i hele Midtjylland. Vis format i Århus og drop enhver tanke om at få en ny minilufthavn uden økonomi. Behold Tirstrup, så længe den kan løbe rundt. Men ellers prøv at lytte til dem, der af enhver profession rejser 25-100 dage om året. Det vil være nyt. Og det er ikke svært at gøre det repræsentativt.
3. At undgå affolkning af alle andre områder end større byer kræver investering i logistik (motorveje, ny hovedbanegård og hurtige tog til de større byer); penge til mere forbrug / økonomisk gevinst og hurtig/let adgang til og retur fra kulturmuligheder i de store byer. Glem alt om småbyers og landlige sociale relationer, dyreliv og natur. Det sælger ikke billetter. – Tænk på hele Jylland og ikke småligt på de 60.000 mennesker i midtbyen eller den strøm af nye borgere, der hele tiden søger ind til Århus og andre store byer og øger trængslen.

Bedste hilsner til lands- og lokalpolitikere samt andre deltagere i tog-i-timedrift,

John Aalund

Aalund Business Research, Frederiksgade 73, 8000 Århus C

PS! For god ordens skyld skal nævnes, at jeg bor privat i 8355 Solbjerg, hvor vi måske får et hurtigtog igennem eller udenom. Af de 5 mulige linieføringer kan jeg fint leve med de 4 og den 5. overlever jeg nok også. Så mit ærinde er ikke udsprunget af min bopæl, men fordi time-drifts-projektet er dårligt underbygget eller dokumenteret, om man vil. Eller for at bruge en tog-terminologi: vi er i gang med at starte et nyt IC4-projekt. Hele ideen er mangelfuld som med IC4-dieseltog, der kom 10 år for sent - og dokumentationen halter igen.