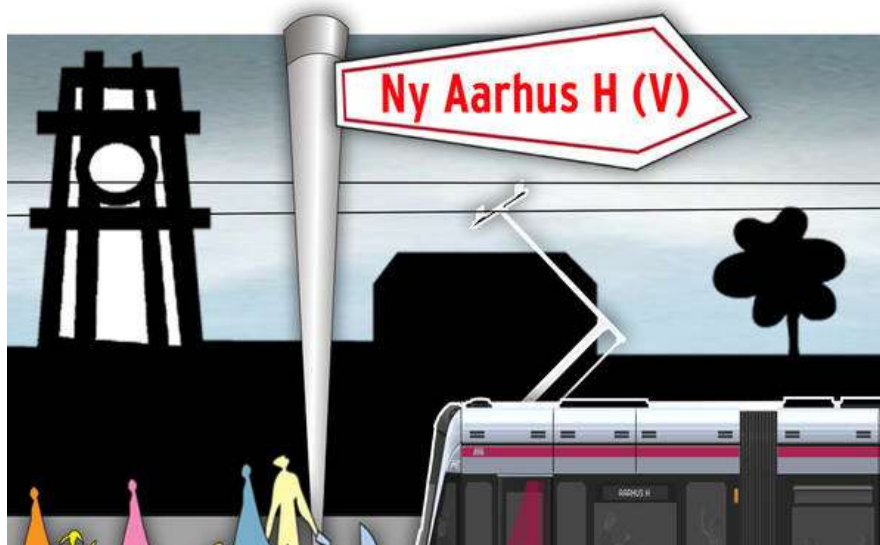


Læserbrev

Kronik: Byråd skal tænke på borgerne - ikke Banedanmark

AF: JØRGEN CHRISTENSEN, TISETVEJ 24, SOLBJERG, MEDLEM AF SPOR-JYLLAND, WWW.SPORJYLLAND.DK
Publiceret 18. december 2016 kl. 07:30



Byrådet har nu valgt side og følger Banedanmark i 'tykt og tyndt' uden at stille kritiske spørgsmål til de ting, som denne styrelse foreslår i forhold til Aarhus H.

Banedanmark ser det som den letteste løsning, for dem, at rive Bruuns Bro med Arkaden og vandrehallen ned og genopbygge den igen. Det er for besværligt for dem at vælge det andet forslag, som de selv har stillet i 'idehøringsfasen' til VVM-undersøgelserne. Næmlig at grave sporene en halv meter ned - der skal flyttes alt for mange skiftespor.

Hvad med den sidste løsning, som Banedanmark selv foreslog i 'idehøringsfasen', om at flytte perronerne ud i baneterrænet mellem Bruuns Bro og Frederiks Bro på Frederiks Allé. Banedanmark siger, at de skal bruge 320 meter til perroner for de nye tog mod de 225 meter, som de har i dag. Der er 400 meter mellem de to broer. Banedanmark har i deres VVM-undersøgelse betragtet denne mulighed "som ikke interessant". Hvad med, om Aarhus Byråd stillede kritiske spørgsmål til Banedanmark for også at få denne mulighed undersøgt?

Debatten 'raser' nu i denne avis og på dens Facebookside, og et forslag fra Leon Carlsen kan i den grad støttes, og dermed kan vandrehallen, arkaden og Bruuns Bro bevares. Citat fra 8. december: "Århusianere raser over nedrivning af Bruuns Bro: De smadrer byen":

- Flyt dog banegården ud til motorvejsfirkløveret, hvor der vil være rigeligt med parkeringspladser, mindre trafik inde i centrum og omkring banegården. Det er jo ikke til at holde ud at bruge så meget tid på at snegle igennem byen. Hverken for bilister eller busser, skriver Leon Carlsen.

Der bør så laves en 15 kilometer jernbanestrækning langs motorvej E45 fra Hørning til landsbyen Lyngby og en ny Aarhus Vest-banegård ved motorvejskrydset E45/Herningmotorvejen - ved 'firkløveret'.

Men så får man også alle fordelene med:

- Den mest direkte linje nord-syd af jernbanen på 12 kilometer.
- Strækningen er 15 kilometer kortere end ind til Aarhus H (27-12 kilometer).
- Togene kan køre med mindst 150 kilometer/timen på denne strækning. Modsat ind til Aarhus H, hvor alle tog inklusiv højhastighedstogene kører med en gennemsnitshastighed på 48 kilometer/timen.
- Støjen er der i forvejen i trafikkorridoren langs E45.

- Tidsbesparelsen er på 16 minutter i forhold til at køre ind til Aarhus H - medregnet i beregningen er tiden til af- og påstigning på den nye banegård. Det skal ses i forhold til, at Togfonden melder ud med, at den sparer seks minutter på de 23 kilometer ny jernbane mellem Hovedgård og Hasselager. Denne nye strækning vil være den mest tidsbesparende nye jernbanestrækning i hele Togfonden.
- I den nuværende løsning med at toget skal ind til Aarhus H, tages der ikke højde for, at de, der bruger jernbanen, ikke absolut skal ind i Aarhus' centrum.
- Der er i Togfonden-forliget desuden afsat fire millioner kroner til en forundersøgelse af en ny bane Aarhus-Galten-Silkeborg og til at undersøge synergieffekten mellem timemodellen og Aarhus Letbane. Denne eventuelt kommende 'ny jernbane' vil krydse lige ved 'firkløveret'. En sådan jernbanestrækning langs E45 vil kunne udvide kapaciteten på jernbanenettet.

Jeg synes, at Aarhus Byråd skulle tænke mere på at 'please' byens borgere end Banedanmark.
Jørgen Christensen

Fordele ved en Aarhus Vest-banegård:

- En alternativ banegård ved 'firkløveret' for højhastigheds- og fjerntogene.
- Aarhus V-banegården bliver en gennemkøringsstation, modsat Aarhus H, der er en sækbanegård.
- Aarhus V-banegården kommer til at ligge på den planlagte jernbanestrækning Aarhus-Galten-Låsby-Silkeborg.
- Letbanen kan let etableres ud til Aarhus V-banegården, hvis man forlænger den i forvejen planlagte letbane til Brabrand med fire kilometer.
- Man kunne også genbruge de nuværende jernbanespor til en letbane til Aarhus H.
- Stor tilgængelighed fra samtlige motorveje i Aarhus-området.
- 70.000-80.000 biler passerer 'firkløveret' hver dag på enten Herning-motorvejen eller E45.
- Der er fire kilometer til Grenaa-motorvejen og to kilometer til den kommende Viborg-motorvej.
- Der kan laves et stort 'parker og rejs'-anlæg. På en sådan parkeringsplads er der mulighed for at langtidsparkere, og en busterminal, redningskorps og politi vil også kunne placeres her. En stor fordel for alle århusianere, østjyder og for pendlerne.
- I mange andre storbyer er fjerntrafikken placeret i udkanten af byerne, og lokalbefolkningen bliver serviceret af S-tog, letbane, metro eller lignende.
- Til glæde for de cirka 265.000 århusianere, der bor udenfor Ringgadeerne.
- Det vil i den grad afhjælpe trafik-, parkerings- og tilgængelighedsproblemerne i Aarhus centrum og især omkring Aarhus H, hvor problemerne på disse tre områder i dag er temmelig store.
- Hvordan vil man kunne håndtere 60 procents passagerforøgelse på Aarhus H, som Togfonden regner med?

Man behøver så ikke at rive Bruunsbro og vandrehallen ned på Aarhus H, idet letbanens køreskinner ikke er så høje. Man har jo sagtens kunnet få disse køreskinner ind under Aarhus H i dag til letbanens første og anden del uden at fjerne Bruuns Bro og vandrehallen. Fjern- og højhastighedstogene vil kunne benytte Aarhus V.

Skruer Aarhus Kommune ned for ambitionerne på letbanens tredje del og lader være med at lade den følge Viborgvej helt ud til ydre ringvej og ned gennem Gellerup for at ende i Brabrand ved de nuværende jernbanespor, vil letbanen kunne etableres på de gamle jernbanespor ud til Aarhus V.

Jeg synes, at Aarhus Byråd skulle tænke mere på at 'please' byens borgere end Banedanmark.

Støtter du forslaget om at flytte jernbanen ud til E45, kan det gøres på www.skrivunder.net/sporjyllanddk.