

Aarhus H. Lappeløsninger

AF: JØRGEN CHRISTENSEN, TISETVEJ 24, SOLBJERG, MEDLEM AF SPORJYLLAND.DK
Publiceret 29. april 2017 kl. 06:00



Debat. Århus Stiftstidende

Der er store diskussioner om Aarhus H.

Banedanmark og Aarhus byråd vil nedrive Exner-arkaden og Bruuns Bro og lave store indhug i Vandrehallen for at få elektrificeringen af jernbanen ind under Aarhus H.

Det er jo ikke helt rigtigt, at elektrificeringen ikke kan være under Aarhus H. Letbanens køreledninger kan sagtens være under Aarhus H. Det har første etape af letbanen klart bevist. Det, der ikke kan være under Aarhus H, er de elektriske køreledninger til fjern- og højhastighedstogene.

Diskussionerne er opstået på grund af, at VVM-undersøgelserne af Aarhus H og dens fremtid nu er fremlagt i en rapport fra Banedanmark. Banedanmark har to løsningsforslag på problemet, med at de elektriske køreledninger til fjern- og hastighedstogene ikke kan være under Bruuns Bro og Aarhus H. Det ene er at grave skinnerne længere ned, og det andet er at vælte Bruuns Bro, arkaden og lave store "indhug" i Vandrehallen. Et tredje forslag, som Banedanmark havde i idehøringsfasen, var at flytte perronerne ud mellem broerne over Bruunsgade og Frederiks Allé. Det har Banedanmark ikke villet undersøge.

LÆS OGSÅ:

Banedanmark vil af med Bruuns Arkade

Det burde være sådan, at Aarhus Kommune kommer med visionerne, som Banedanmark så skal se, om de kan opfyldes

Der er ellers plads nok til nye perroner, som Banedanmark siger skal være på 320 meter til de kommende togsæt. De nuværende perroner er på 260 m. Perronerne og sporene kan sagtens være her. Der er 400 m imellem de to broer. Banedanmark synes, det er for "bøvlet" at flytte de skiftespor, der ligger mellem de to broer, ud på den anden side af broen over Frederiksalle.

Hvor er Aarhus Kommune - eller rettere Aarhus byråd - henne?

De har valgt at lægge sig i "slipstrømmen" af Banedanmark og vedtage alt, hvad der kommer fra denne side, også nedrivning af Bruuns Bro og arkaden. Det burde være omvendt! Det burde være

sådan, at Aarhus Kommune kommer med visionerne, som Banedanmark så skal se, om de kan opfyldes.

Letbanen har også trange vilkår, økonomien "halter" i den grad. Første etape kommer til at koste 3,5 mia. - 47 procent blev betalt af staten. Anden etape af letbanen ville nok ikke være blevet til noget, hvis ikke den havde fået en "saltvandsindsprøjtning" på 40 mio. kr. til forundersøgelse af anden etape af letbanen fra partierne udenfor regeringen - de såkaldte Togforligspartier. Den nuværende regering vil ikke yde tilskud til letbanen. Det er et regionalt og kommunalt problem at finansiere en udbygning af letbanen i fremtiden, ifølge regeringen.

Aarhus Kommune og især teknikråدمand Kristian Würtz vil have letbanen til at stoppe inde ved den gamle Brabrand Station for at lave en pendlerbanegård her. Aarhus Kommune arbejder med en plan for udbygning af letbanen til Brabrand via Viborgvej. De siger samtidig, at der skal være en ny pendlerstation ved den "gamle Brabrand banegård", så man kan stige om fra toget til letbanen.

Letbanen mellem Lisbjerg og Hinnerup er også inddraget i forundersøgelserne, og her arbejder man også med planer om at lægge endnu en "pendlerbanegård" i Søften. Pendlerne skal så tage letbanen via Lisbjerg og Skejby ind til Aarhus H. Skal fjern- og højhastighedstogene så også holde i Søften foruden i Brabrand?

Fra begge disse pendlerbanegårde vil det tage mindst en halv time med letbanen ind til Aarhus H. Hvilke pendlere er det, der vil bruge en times ekstra rejsetid om dagen? Er det ikke et nyt "århusiansk Høje-Taastrup", man planlægger?

Aarhus Kommune skal lægge ambitionerne på hylden og lave den mest direkte linje for letbanen ad de gamle spor og lade være med at lægge letbanen ud i en sløjfe ad Viborgvej.

Træk linjeføringen af letbanen ud til "Firkløveret" - ja, måske endda til Framlev. En pendlerbanegård ved "Firkløveret" vil give mulighed for pendlere til at parkere og tage letbanen ind til Aarhus.

Teknikråدمand Kristian Würtz (S) udtaler: »Tag toget i stedet for letbanen, hvis du har travlt og skal direkte fra Brabrand til Aarhus H. Det tager kun seks minutter.« Fra "Firkløveret" til Aarhus H vil det nok tage otte minutter.

Lav de gamle spor om til letbanetraфик og Aarhus H til letbane-banegård og en ny banegård ved Aarhus Vest - ved "Firkløveret" - til fjern- og højhastighedstogene. Servicer Aarhus-borgerne, som i andre storbyer med metro, S-tog, U-bane eller letbane.

Skal man undgå at nedrive Aarhus H, skal man ind og påvirke Aarhus byråd, som kan stille krav til Banedanmark om at komme med andre forslag. Aarhus byråd har "låst sig fast" på nedrivningen. De, der endelig tager beslutningen i denne sammenhæng, er Folketinget. Folketingspolitikkerne lytter meget til, hvad kommunerne har af forslag.

Lav så en ny Aarhus V-banegård ved "Firkløveret" og en jernbanestrækning på 12 km langs E45 - den mest direkte linje nord-syd. En strækning, der er 15 km kortere end at køre ind omkring Aarhus H. En sparet rejsetid på 16 minutter. Det skal ses i forhold til en ny strækning på 23 km fra Hovedgård til Hasselager, der sparer seks minutter. Mulighed for ikke alene pendlere men også for

"folk, der skal til København" til at parkere. Der kører 80.000 biler forbi "Firkløveret" om dagen. Det bliver en "gennemkøringsstation" modsat Aarhus H, der er en "sækbanegård".

Århushistorierne er ved at blive genoplivet: "Hvorfor tager århusianerne ikke toget fra Aarhus H? Det er, fordi de altid skal mødes i Vandre-hallen." "Hvorfor tager århusianerne ikke toget fra Aarhus V? Det er, fordi Århus byråd stadig vandrer rundt i Vandre-hallen på Aarhus H."