

Lav en alternativ banegård ved "Firkløveret".

Banedanmark har offentliggjort hørings svarene på idehøringsfasen af – 'Elektrificering og opgradering Aarhus H. – Lindholm' (Aalborg), og herunder indgår de hørings svar, som omhandler "Aarhus H".

Banedanmark har nu meldt ud med, at de vil lave omfattende ombygninger af Aarhus H for at få køreledningerne ind under banegården, som er for lav. De betragter det som det største tekniske problem i Danmark i årtier, at få de elektriske køreledninger ind under Aarhus H.

Oprindeligt havde Banedanmark tre forslag til en sådan ombygning.

- En udflytning af perronerne ud i baneterrænet mod Frederiksalle.
- En nedgravning af skinnerne
- Eller en hævnning af Brunsbro og måske Vandrehallen.

Den første mulighed med at udflytte Aarhus H længere ud i terrænet mod Frederiksalle, er der ikke lavet en decideret undersøgelse på.

Det man har lavet i den forbindelse er en undersøgelse af den såkaldte "Eskelundløsning". De har fået en screeningundersøgelse af den såkaldte "Eskelundløsning" med udflytning af Aarhus H til Kongsvang. DSB og Aarhus Byråd har sagt nej til flytning, fordi det er for "besværligt" at komme dertil.

Nedgravning af skinnerne vil ifølge Banedanmark være langt den mest omfattende løsning, idet det kræver at man begynder langt ude i terrænet, og der ligger en stor opgave i at sikre fundamenter under skinner og bro, så den plan er også "skrottet".

Nu vil Banedanmark sende den 3. løsningsmodel til VVM-undersøgelse opdelt i to forslag.

En simpel løsningsmodel med en gangforbindelse, der forbinder Banegårdshallen og Bruuns Galleri. Der vil være plads til billet salg og offentlige toiletter. En udvidet løsning, med plads også til butikker på gangbroen.

Begge forslag som Banedanmark foreslår, kræver nedrivning af Brunsbro + Vandrehallen + Exners butiksarkade på Bruuns Bro.

Banedanmark anslår at arbejdet med de to løsninger vil stå på i godt et år til to et halvt år, alt efter hvilken løsning man vælger. De to forslag kom i offentlig høring fra 3. oktober og otte uger frem. Banedanmark mener selv at det vil koste 500-600 mill. at ombygge det Gamle Aarhus H.

Desuden skal 51 broer fra Aarhus H til Aalborg mod nord, laves om i forbindelse med elektrificeringen. Disse 51 broer skal hæves, sænkes eller lukkes. Desuden skal samtlige broer mod syd, fra Hasselager til Aarhus H – minus broen ved Genvejen – også laves om.

Ingen af de to løsningsmodeller som Banedanmark foreslår, løser problemet med at Aarhus H er en "sækbanegård".

En "sækbanegård" er, hvor den trækkende togstamme skal flyttes ud i den anden ende at togsættet for at trække toget ud fra Aarhus H af det samme spor, som det kom ind af. Aarhus H er en af de få tilbageværende "sækbanegårde" i Danmark, de øvrige banegårde er "gennemkøringsstationer".

En anden løsningsmodel.

En løsningsmodel som Banedanmark og Aarhus Kommune ikke har villet høre om eller gøre noget ved, er at lave en alternativ banegård til Aarhus H ude ved "Firkløveret" for de kommende højhastighedstog og fjerntrafik. Det vil blive en "gennemkøringsstation".

En jernbanestation her vil komme til at ligge tæt på samtlige motorvejene i Aarhus-området - E45 og Herningmotorvejen krydser hinanden her, Grenåmotorvejen (4 km), og den kommende Viborgmotorvej (2 km).

"Firkløveret" blev i 2015 passeret af ca. 50.000 biler på E45 og ca. 30.000 biler på Herning-motorvejen pr dag.

Der er i Togfonden-forliget desuden afsat 4 mio. kr. til en forundersøgelse af en ny bane Aarhus-Galten-Silkeborg og til at undersøge synergieffekten mellem Timemodellen og Aarhus Letbane. Denne evt. kommende "ny jernbane" vil krydse lige ved "Firkløveret".

Der skal så laves en ny jernbanestrækning mellem Lyngby og Hørning på 12 km. Sammenlignet med de 23 km fra Hovedgård til Hasselager, som er foreslået i Togfonden, må det være en besparelse.

Til sammenligningen skal også ses at jernbanestrækningen ind omkring Aarhus H er på 27 km - altså en km-besparelse på 15 km.

Det er jo ikke raketteknologi at tegne en streg - den mest direkte linje nord-syd - mellem A og B, og se at Aarhus H ikke ligger på den, men ligger for enden af en "blindtarm" ud fra denne linje.

Der opnås også en tidsbesparelse på 16 min i forhold til at køre ind til Aarhus H, og der er taget højde for tiden til af- og påstigning på den nye station. Til sammenligning har Togfonden meldt ud at de sparer 6 min. på de 23 km planlagte jernbanestrækning fra Hovedgård til Hasselager.

Alle tog incl. højhastighedstogene vil køre med en gennemsnitshastighed af 48 km i timen ind til Aarhus H. De 48 km i timen er lige en anelse hurtigere end den hastighed som "Tour de France" kører med i gennemsnit, og de forcerer flere kategoriserede bjergstigninger end DSB.

Der vil kunne laves en parkeringsplads, hvor der er mulighed for at langtidsparkere, og en busterminal vil også kunne placeres her. En stor fordel for samtlige Østjyder og for pendlerne.

Det vil i den grad afhjælpe trafik- parkerings- og tilgængeligheds- problemerne i Aarhus Centrum og især omkring Aarhus H, og støtte Aarhus politikernes politik "bilerne ud af byen".

Allerhelst havde vi set at Aarhus Kommune havde reageret, og havde gjort deres indflydelse gældende overfor Banedanmark, og fået inddraget en undersøgelse af en linjeføring af jernbanen langs E45.

Men det er "tabu" og "politisk ukorrekt", at tale om problemerne ved Aarhus H i Aarhus Byråd.

Byrådet vil stadig have fjerntrafikken og højhastighedstogene ind til centrum for at vende.

De har ikke, som i mange andre storbyer, opdaget at fjerntrafikken er placeret i udkanten af byerne, og at "lokalbefolkningen" bliver serviceret af S-bane, U-bane, Metro eller lignende.

Kan det så lade sig gøre at få letbanen ud til en ny banegård ved "Firkløveret"?

Ja, hvis man forlænger den i forvejen planlagte letbane til Brabrand med 4 km.

Man kunne også genbruge de nuværende jernbanespor til et S-togssystem.

Som det fremgår tydeligt af billedet ("Aarhus H kan få helt ny vandrehal"- ÅS-04-10-2016.) er Letbanens køreledninger ikke så høje som "fjerntogenes" henover de øvrige spor.

De skal nu bruge millioner på at flytte de kommende letbanespor for Odder-Grenå-banen fra spor 7 til spor 1-2, og op over de øvrige spor ind til Aarhus H.

(Citat fra:) Trafikplan for den statslige jernbane 2012-2027.

Der forventes fra 2016 at køre letbanetog Odder-Aarhus-Grenaa. Banen Aarhus-Grenaa udgår herefter af den statslige togbetjening og dermed af Trafikplanen. På Aarhus H forventes letbanetogene at benytte en ny perron i nordsiden af banegraven....

Det er uforpligtende for Banedanmark ikke at undersøge denne løsning, men det er ikke uforpligtende, at du og jeg – via skatterne – skal betale milliarder for politikernes fejlslagne politik ved at skulle føre højhastighedstogene ind i Aarhus Midtby.

Synes du også at jernbanen skal ud til E45, så skriv under på www.skrivunder.net/sporjyllanddk

Med venlig hilsen
Jørgen Christensen,
Tisetvej 24,
8355 Solbjerg

Medlem af: "Sporjylland.dk"

(afsendt 11-10-2016 til Århus Stiftstidende)

Facebook opdatering 23-10-2016

Jeg har denne gang valgt at sende mit læserbrev til Århus Stiftstidende vel vidende at de er på linje med flertallet i Aarhus Byråd og dermed imod af man flytter Aarhus H ud.

Jeg ville teste om de ville / turde sætte et "modstander-debatindlæg" i deres avis?

Desværre er der indsneget sig en faktuel fejl, da jeg på dette tidspunkt troede at nedgravning af skinnerne på Aarhus H var "skrottet". Dette er ikke korrekt. Denne løsning er stadig med som løsningsmodel i VVM-undersøgelserne.

Århus Stiftstidende har ikke villet optage mit læserbrev, men i skal ikke snydes – så her er det

De er dog begyndt at "bevæge sig" idet de har sat en blogger i form af Preben Mejer, it-ekspert til at fremføre vores synspunkter i avisen.

<http://stiften.dk/debat/broen-over-floden-kvaj>