

Infrastrukturkaos i Aarhus

Mange problemer kan løses ved at etablere en ny banegård ved "firkløveret"

JØRGEN CHRISTENSEN

Tisetvej 24, Solbjerg

Letbanen i Aarhus fik et statstilskud på 60 mio. kr. til at lave en forundersøgelse af letbanens 2. etape fra forligspartierne bag Togfonden.

Nu planlægger Aarhus Byråd og Region Midtjylland, der ejer hver en halvdel af Letbaneselskabet, 2. del af letbanen. Det er bl.a. en strækning til Brabrand, der planlægges via Bispehaven og Gellerup.

Der har været er rigtig mange linjer i spil for denne del af letbanen – Banegårds- og Rådhuspladsen, Ny Banegårdsgade, Park Allé, Busgaden, Nørre- Sønder- og Vester Allé, Silkeborg- og Viborgvej, Thorvaldsens- og Skovgårdsgade m.f.

Uanset hvilken løsning, man vælger, vil der blive trafikkaos i midtbyen, da det er helt sikkert, at der vil skulle lukkes gader, for at letbanen kan være der. Kørende trafik i form af privatbiler og offentlige busser, vil de i den grad få større problemer.

Det er uanset om man flytter Rutebilstationen tættere på Aarhus H eller ej.

Ved en linjeføring af letbanen over Rådhuspladsen, Vester Allé, Viborgvej, skal der lige bruges 655 mio. kr. ekstra til flytning af el-, telefon-, vand-, affalds- og varmeledninger. Otte fællesråd har protesteret mod denne linjeføring.

Desuden vil køremaster gennem byen nok ikke forskønne byen.

1. etape af letbanen kom til at koste 4,2 mia. kr., og en besparelse af 80.000 bustimer heraf 65.000 bustimer fra "de gule busser" og resten fra "de blå busser". I 2017 skar Aarhus Byråd 12 pct. af bussernes køretid. Der blev indskrænket på flere busruter, som ikke var i nærheden af letbanen. Letbanens 2. etape bliver nok ikke billigere.

Og hvordan er det lige med økonomien i Letbanen?

Passagertallet for letbanen er 3 millioner færre passagerer end forventet. Driftsøkonomien var i 2013 beregnet til at give et underskud på 43,2 mio. kr. Det er i 2020 anslået til 78,8 mio. kr. – altså en fordobling. Alt dette tilsammen vil betyde at ca. halvdelen af al busdrift skal skæres bort eller at ni busruter skal nedlægges.

Togfonden forudsætter, at der vil blive en forøgelse af passagertallet med 60 pct. ved Aarhus H, når den nu engang er lavet – eller en stigning på 1,6 millioner passagerer om året. (Kilde: Togfonden.dk side 89)

Desuden skal jernbanesporerne graves ned under Aarhus H. Det er for at få otte meter høje køremaster ind under vandrehallen, Bruunsbro og Exner Arkaden. De ikke kan være under bygningerne.

Banedanmarks oprindelige forslag var - som Aarhus Byråd støttede - at rive disse bygninger ned, for at få køremasterne ind under, og herefter bygge en ny bro.

Folketinget - ikke Aarhus Byråd - valgte at Banedanmark skulle nedgrave skinnerne under Aarhus H. Desuden er denne løsning billigere. Der regnes med en pris på 500-600 mio. kr.

Et andet problem for Banedanmark er, at de skal bruge 320 meter perron til de nye tog. De nuværende perroner er på 260 m.

Perronerne og sporene kan sagtens være i Banegraven. Der er 400 meter imellem de to broer over Bruunsgade og Frederiksalle. Banedanmark synes, det var for "bøvlet" at flytte skiftesporene mellem de to broer ud vest for Frederiksalle. Så hellere vælte Arkaden, Bruunsbro og vandrehallen.

Er letbanen nu en fleksibel løsning på byens manglende infrastruktur?
Hvor vil de have alle trafikanterne i Aarhus Midtby?
Hvad med parkeringsmuligheder?
Hvor er Aarhus Byråd henne?

Hvad med at lade togene blive i Banegraven og genbruge skinnerne der, som man gjorde til Grenå og Odder? Lav sporene ud til Brabrand og motorvejen E45 om til letbanespor.

Lav en jernbanestrækning i trafikkorridoren langs E45 på 12 km.

Lav en ny banegård ved "Firkløveret" til fjern- og højhastighedstogene, og de otte meter høje køremaster.

Det vil sparre togene for 15 km i forhold til at køre ind omkring Aarhus H.

Det vil tage ca. 8 min med letbanen ind til Aarhus H fra "Firkløveret" ad de gamle spor.

Det bliver en dobbeltsporet strækning, og med en hyppig frekvens af letbanens togafgange vil mange aarhusianere, østjyder og pendlere kunne benytte denne banegård.

En rejsetidsbesparelse på 15,4 minutter for alle togrejsende, der ikke absolut skal ind til Aarhus H.

Banedanmark behøver på den måde ikke at grave sporene ned under Aarhus H. Letbanens køremaster kan fint være under Aarhus H, hvad den nuværende letbane har bevist.

Banedanmark behøver heller ikke at lave samtlige broer ud til Brabrand om, for at få de otte meter høje køremasterne ind under – for at få højhastigheds- og fjerntogene ind til Aarhus H.

LÆS OGSÅ



Forvirring om letbanens passagertal: Først kunne vi ikke få dem, men så lå de hos Danmarks Statistik

90.000 biler passerer forbi "Firkløveret" hvert døgn. Der vil være mulighed for at kort- eller langtidsparkere for både pendlere og "folk der skal til København". Det er ikke muligt er ved Aarhus H i dag. En rutebilstation kan også etableres her.

DSB har planlagt at lave et værksted i Årslev tæt på "Firkløveret" til reparation af de nye el-tog. En jernbanestrækning til Silkeborg via og Låsby er forundersøgt og kommer lige igennem "Firkløveret".

En ny jernbane langs E45 og en jernbanestation ved "Firkløveret" vil i den grad aflaste Aarhus H både trafik- og jernbanemæssigt. "Firkløveret" vil blive et nyt tiltrængt jernbaneknudepunkt i stedet for at pakke det hele sammen i Aarhus Centrum.

Facebook opdatering 23-09-2019

Mit læserbrev i Jyllandsposten omhandler letbanen og "infrastrukturkaos i Aarhus". Har du lyst til at læse det kan det gøres på: <https://jyllands-posten.dk/aarhus/meninger/breve/ECE11620046/infrastrukturkaos-i-aarhus/>