

Ligger Aarhus H rigtigt?

Da man i sin tid planlagde motorvejen rundt i Aarhus, var det stor diskussionsemne, om motorvejen skulle have sin nuværende placering vest for Brabrand Sø eller øst for Brabrand Sø tæt på Gellerup. Det blev da heldigvis den mest direkte linje nord-syd vest for Brabrand Sø, hvor den ligger i dag.

Nu er diskussionen der igen, men denne gang om jernbanen.

Banedanmark har offentliggjort høringssvarene på idehøringssfasen af – 'Elektrificering og opgradering Aarhus H. – Lindholm' (Aalborg), og herunder indgår de høringssvar, som omhandler "Aarhus H".

I den forbindelse er et par førende rådgivningsvirksomheder på jernbaneområdet nemlig Cowi og Atkins & Sweco kommet med en alternativ placering af et "Nyt Aarhus H".

Cowi vil have et "Nyt Aarhus H" placeret i Kongsvang nord for Skanderborgvej langs Haraldsgade, og med en shunt til den nordgående jernbanelinje til Aalborg.

Atkins – forholdsvis enig – de vil også have den placeret i Kongsvang, men syd for Skanderborgvej langs Chr. den X's vej, og også med en shunt til den nordgående jernbanelinje til Aalborg.

Der argumenteres i to rapporter på henholdsvis 68 sider og 32 sider.

Banedanmark udsender et notat – liggende på deres hjemmeside

"Screening af VVM-ideforslag vedrørende udflytning af Aarhus H".

Der er ingen dato på notatet, og der er heller ikke noget journalnr. Så man ikke komme senere og bede om agtindsigt, for notatet eksisterer måske ikke om et halvt år.

Her argumenteres der stærkt for, at det er folk i nærområdet af Aarhus H, der kører med toget - ud fra en statistik:

(citater fra notatet)

"Et tidligere studie af bl.a. tilbringertrafik¹ viser, at i Midtjylland transporterer ca. 47 % sig til fods fra deres bopæl til stationen, ca. 19 % cykler, ca. 14 % tager bussen og ca. 20 % benytter bil. Ses der på transporten mellem stationen og destinationen (f.eks. en arbejdsplads) er ca. 72 % gående, ca. 5 % cykler, ca. 12 % tager bussen og ca. 11 % benytter bil."

Banedanmark henviser i notatet til nogle tal med "tilbringertrafik".

Hvordan kommer folk til og fra jernbanestationen – gående, bil, offentlig transport ol?

Tallene skulle stamme fra Midtjylland.

Banedanmark bruger så disse tal i deres argumentation for ikke at flytte Aarhus H, og det er selvom disse tal lige så godt kunne være samlet op i Ry, Grenå eller Silkeborg eller en hvilken som helst anden stationsby.

I den rapport som Banedanmark henviser til ved sin note (1) for disse fundne tal fra "Trafikstyrelsen maj 2010", står der intet om Aarhus H eller "tilbringertrafik" ved Aarhus H.

Jeg ved ikke hvilken anden rapport, de har hentet tallene fra, men for mig er det som at sammenligne "pærer og bananer".

Hvis man nu antog at disse tal var dækkende for Aarhus H, og man lavede den samme undersøgelse på Skanderborg Station, ville de høje procenter nok vise sig meget tydeligt at ligge på personer, der benytter bil, og de lave procenter på de personer, der kommer til fods eller på cykel. Her er der nemlig mulighed for at langtidsparkere og komme med toget f.eks. til København.

Man kan om ikke så mange år lægge "Aarhus H" ind under "Den Gamle By" som et levn fra de "gode" gamle dage, hvor alle skulle med tog ind til "Storstaden", og det gik noget hurtigere med tog end med hestevogn.

Der er heller ikke i dag en eneste alternativ mulighed end på Aarhus H for at skifte transportform eller stige af toget mellem Randers og Skanderborg, hvis man har et erindre eller bopæl på Djursland eller i Aarhus-området.

Tal kan benyttes meget konstruktivt til egne formål!

Men bliver de grundlæggende problemer ved Det Gamle Aarhus H løst med en ny banegård ved Kongsvang?

Tilgængelighed?

Trafikproblemer?

"Sækbanegårds"-problematikken?

Parkeringsproblemer?

Rejsetid?

Km –afstanden?

Det mener Banedanmark i alle tilfælde ikke, idet de i det udsendte notat:

"Screening af VVM-ideforslag vedrørende udflytning af Aarhus H"

slår de kraftigt til lyd for, at det er det "Gamle Aarhus H", der skal ombygges, så højhastighedstogene kan komme herind – det på trods af de store problemer, de selv har påpeget med elektrificeringen af "det Gamle Aarhus H".

Banedanmark mener selv at det vil koste 500-600 mill. at ombygge det Gamle Aarhus H, hvor de to ingeniørfirmaer, har beregnet at det vil koste ca. 3,3 mia. at lave et "Nyt Aarhus H" i Kongsvang.

Det er det samme beløb, de nu vil bruge på den nye jernbanestrækning på 23 km - Hovedgård-Hasselager.

Desuden skal den kommende letbanes spor Grenå-Aarhus H-Odder flyttes fra at ligge på det sydlige spor, som det gør nu, til at ligge på det nordlige spor for at give plads til elektrificeringen og højhastighedstogene, for sporene under Vandrehallen kan ikke hæves. Letbanen Odder-Grenå skal altså krydse samtlige andre togspor udenfor Aarhus H. Hvad er prisen for en sådan krydsning? Man må lige huske, at der allerede er brugt 1 mia. på ombygning af Aarhus H.

(citater) 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, og togbetjeningen, især mod Skanderborg, vil kunne optimeres, fordi perronsporkapaciteten på Aarhus H er væsentligt udvidet.

Af de andre problematikker omkring Aarhus H bliver det i alle tilfælde en gennemkøringsstation i Kongsvang, og de øvrige problematikker vil ikke blive forbedret nærmere forværret ifølge Banedanmark ved et "Nyt Aarhus H" i Kongsvang.

Desuden skal samtlige broer – minus broen under Genvejen – hæves, udvides eller ombygges på strækningen fra Hasselager til Aarhus H. Hvad er prisen for det?

Mon ikke noget tilsvarende gør sig gældende ved broerne den nordlige strækning fra Aarhus H til Brabrand?

Banedanmark afgørelser bygger meget på, hvad kommunerne skriver i deres høringsvar.

Hvornår begynder Aarhus Byråd at tænke fremtidsorienteret?

Hvornår begynder Banedanmark at tænke fremtidsorienteret?

For Aarhus Kommune - nej – jeg vil hellere sige "Aarhus Byråd" er der kun tre ting, der gælder: "Timeplanen skal holde" og "Højhastighedstogene skal ind til Aarhus H" – koste hvad det vil, og "Bilerne skal ud af byen"!

Kære Aarhus Byråd se det nu i øjnene "bilen" er kommet for at blive, og der bliver ikke færre af dem. Alene fra 2014 til 2015 blev der solgt 9,7% flere biler.

Hvis byrådet ønsker bilerne ud af byen, må i lave en jernbanestation, hvor tilgængeligheden er stor, og hvor der er mulighed for langtidsparkering.

Det er det eneste, der får bilister til at overveje, om de skal tage toget i stedet for bilen.

Lad os få jernbanen ud til motorvejen E45 til fjerntrafikken og højhastighedstogene – den mest direkte linje nord-syd, i stedet for den nuværende jernbanestrækning 15 km ekstra rundt om Brabrand Sø ind til sækbanegården Aarhus H.

Lav en gennemkørings-jernbanestation - Aarhus Vest - ved "firkløveret" med stor tilgængelighed og mulighed for at langtidsparkere.

Århus-historierne 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.

Med venlig hilsen

Jørgen Christensen,

Tisetvej 24, 8355 Solbjerg

Medlem af: sporjylland.dk

(afsendt til JP d 28-02-2016)