

Teknik og miljø afdelingen "glemte" mindretalsudtalelse i hørings svar

Ved et valgmøde i Solbjerg påstod Venstre, at de havde en mindretalsudtalelse med i Aarhus' Kommunes hørings svar for Hovedgård-Hasselager-jernbanen i "Togfondens Idehøringsfase".

Det er rigtigt at de har fået en mindretalsudtalelse med i referatet fra Århus Byrådsmøde onsdag 16. december 2015.

Denne mindretalsudtalelse er ikke videreført i hørings svaret til dem, den egentlig var tiltænkt - nemlig Banedanmark.

Har Christian Würtz' afdeling "glemt" denne mindretalsudtalelse, eller har Venstre accepteret, at den ikke kom med i den endelige udformning af Aarhus Kommunes hørings svar?

Har det nu overhovedet nogen betydning?

Hvad gik den egentlig ud på?

Mindretalsudtalelse lyder (citater)

"Mindretalsudtalelse fra Venstres byrådsgruppe: Venstre ønsker, at en samlet trafik korridor langs med E45 og via Skanderborg bør undersøges frem for den nye linieføring omkring bl.a. Solbjerg."

Ja, det gør en stor forskel at denne mindretalsudtalelse ikke kom med. Hvis mindretalsudtalelsen var kommet med i hørings svaret, ville Banedanmark måske have været tvunget til at undersøge også denne mulighed.

Banedanmark har nu lavet undersøgelser på samtlige andre mulige linjeføringer omkring Aarhus. Det drejer sig om "Eskelund-løsningen".

Skanderborg Kommune har fået lavet en undersøgelse af en linjeføring mellem Brabrand Sø og Årslev Eng sø.

Nogle af de ting, der ville være kommet frem i en sådan undersøgelse, har jeg fået Banedanmark til at undersøge, ved at stille direkte spørgsmål til daværende trafikminister Hans Christian Smidt fra Venstre.

- Det er at det er den mest direkte linje nord-syd af jernbanelinjen.
- At der er 15 km kortere end at køre ind til Aarhus H.
- At der spares 15,4 min i forhold til i dag, hvor togene kører ind omkring Aarhus H.
- At en banegård ved "Firkløveret" på Herningmotorvejen er en "gennemkøringsstation" modsat Aarhus H der er en "sækbanegård".

DSB har nu meldt ud, at de ikke vil købe el-tog, der vil kunne køre 250 km/tim men kun 200 km/tim. Det var ellers en forudsætning for, at "Timeplanen" kunne gennemføres med en times drift mellem de største byer i Danmark.

DSB har nu til hensigt at bygge et nyt "Centralværksted" i Årslev.

Det er meget tæt på forslaget om at flytte Aarhus H ud til "Firkløveret" og lave en banegård herude.

Der planer om at lave en ny jernbanestrækning mellem Aarhus H og Silkeborg via Galten og Låsby. Denne strækning kommer også igennem "Firkløveret". En sådan ny jernbanestrækning til Silkeborg vil kun skulle bruges til personbefordring – så lav den dog som en letbanestrækning.

De nuværende partier i Aarhus byråd har alle meldt ud, at Aarhus H skal blive, hvor den er.

Det synes jeg også, men Aarhus H skal laves om til "Letbanegård". Første etape af letbanen har klart vist, at man ikke behøver at grave sporerne ned eller at rive Bruunsbro, Arkaden eller "Vandrehallen" ned, da letbanens køreskinner fint kan være under disse bygninger.

En del af anden etape af letbanen er planlagt til at skulle ende ved den gamle Brabrand Station, og gå via Gellerup, Bispehaven og Viborgvej. Trafikrådsmand Kristian Würtz har som sin "kongstanke" at lægge en pendlerbanegård her.

Jeg gad nok se den pendler, der hver dag gider bruge en halv time ekstra hver vej med letbanen for at komme ind til Aarhus H.

En tilsvarende pendlerbanegård er på tegnebrættet i Søften på en senere etape af letbanen, og med en endnu længere rejsetid til Aarhus Centrum.

Kristian Würtz er selv klar over problemet, idet han har udtalt:

»Tag toget i stedet for letbanen, hvis du har travlt og skal direkte fra Brabrand til Aarhus H. Det tager kun seks minutter.«

Lav i stedet de gamle spor ud til Brabrand om til letbanespor, og forlæng dem ud til "Firkløveret" – så kommer letbanen ikke i konflikt med de øvrige trafikanter.

Fra "Firkløveret" til Aarhus H vil det nok tage ca. otte minutter med letbane ad de gamle spor.

Så behøver man ikke at lave samtlige broer om ud til Brabrand bl.a. jernbanebroen ved Silkeborgvej.

Lav så en ordentlig pendlerbanegård herude – Aarhus Vest – og lad så letbanen kører med en frekvens på 10-15 min i myldretiden og lidt sjældnere på andre tider.

Det vil blive en pendlerbanegård, der vil blive benyttet af mange. 80.000 biler passerer "Firkløveret" i døgnet. Det vil i den grad aflaste Aarhus H trafikalt.

Lav så en ny jernbanestrækning på 12 km langs E45 - den mest direkte linje nord-syd - til højhastigheds- og fjerntogene.

Der er mulighed for ikke alene pendlere, men også for "folk, der skal til København" til at parkere.

Det skal ses i forhold til en ny planlagt strækning på 23 km fra Hovedgård til Hasselager, der sparer 6 minutter og koster 3,3 mia..

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

Aarhus V vil blive et nyt tiltrængt jernbaneknudepunkt i stedet for at pakke det hele sammen i Aarhus Centrum.

Ingen af de partier, der sidder i Aarhus Byråd på nuværende tidspunkt, har villet høre på dette forslag. Nu må politikerne i Aarhus Byråd og på Christiansborg, kunne indse, at det er den rigtige løsning.

Med venlig hilsen
Jørgen Christensen
Tisetvej 24
8355 Solbjerg

(sendt til ÅS 18-11-2017) (sendt til JP 28-11-2017)

Dokumentation af mine påstande:

Referat fra møde i Aarhus Byråd, onsdag 16. december 2015 - pkt 26.

<https://www.aarhus.dk/da/politik/Byraadet/Byraadsmoeder/Tidligere-moeder/2015/2015-12-16/Referat-836e.aspx>

Men denne mindretalsudtalelse er ikke kommet med i det endelige høringssvar - Se side 12-21 i filen:

<http://www.sporjylland.dk/PDF/NBHH%20Samlede%20hoeringsvar%201%20af%202.pdf>

Km- og tidsbesparelsen er dokumenteret på www.sporjylland.dk's hjemmeside og er sammenfattet i læserbrevet:

"Jernbane langs E 45" http://www.sporjylland.dk/PDF/Jernbane%20langs%20E45_JP_16_03_17.pdf