

”Javel – Banedanmark”

Banedanmark afsluttede sine ”borgermøder” i kommunerne langs den eksisterende jernbane med et møde i Ceres Park den 30. maj for Aarhus Kommune, hvor Banedanmark fortalte om ”Elektrificering og hastighedsopgradering af jernbanen Fredericia – Aarhus, som er en del af Togfonden.

Elektrificeringen af jernbanen er den helt rigtig vej at gå, men den burde man allerede have påbegyndt i 1997 i stedet for at investere i IC-4-togene.

Der er 14 broer som skal hæves/ombygges på strækningen i Aarhus Kommune for at få de 8 m høje køremaster- og ledninger ind under broerne. De 9 af broerne blev omtalt på mødet.

Der blev på mødet spurgt, om Aarhus Kommune var repræsenteret?

En deltager sagde, at han var til stede fra kommunen. Han ville ikke deltage in debatten, idet dette var et Banedanmark-projekt, og han var kun med på ”en lytter”.

Kommunen er ellers vejmyndighed, og dermed bestemmende for broerne over baneterrænet, så Aarhus Kommune bude i den grad have blandet sig i debatten.

Banedanmark fremførte bl.a. et senarie omkring hævelse af broerne i Katstrup og på Hovvejen.

I forbindelse med hævelse af broen over Hovvejen ville broen over Katstrup skulle bruges til omkørsel. Vejene omkring Katstrup er så smalle at to biler har svært ved at passere hinanden. Alligevel skal ca. 3000 biler køre ad disse småveje hver dag i forbindelse med ombygningen af broen på Hovvejen.

Beboere i Katstrup, som var mødt op, var bekymrede for denne trafik, men Banedanmark blev ved med at misinformere beboerne fra Katstrup i dette senarie.

Både repræsentanten fra Aarhus Kommune og Banedanmark vidste ganske udmærket godt, at Aarhus Kommune har vedtaget Bering-Beder-vejen og denne forventes anlagt i 2018-19, og der skal laves en ny bro over jernbane. Banedanmark begynder først at etablere køreledninger i 2020.

De to broer, som Banedanmark omtalte på mødet, vil blive nedlagt og ikke hævet. Måske laver man en cykel- gangbro i stedet for en af broerne.

Der var på mødet kritik af Banedanmark, at beboere langs jernbanen ikke havde fået brev, eller de havde fået forkerte breve.

Nogle havde modtaget breve, som i virkeligheden var tiltænkt andre.

Andre havde modtaget et brev, som sagde, at ”deres ejendom ikke blev omfattet af projektet”, selvom de f.eks. ville få tinglyst servitut på deres ejendom i forbindelse med projektet.

Endnu andre beboere langs jernbanen havde slet ikke modtaget et brev.

En direkte misinformation af borgerne fra Banedanmarks side.

Om det var denne ”misinformation”, som gjorde, at kun ca. 30 personer havde fundet det nyttigt at dukke på mødet. Dagen i forvejen havde der været 100 i Skanderborg.

De sidste 5 broer, som eksisterer ind til Aarhus H, blev overhovedet ikke omtalt. Dem har Banedanmark ”eksporteret” til VVM-rapporten af linjen Aarhus-Aalborg.

Det er ganske rigtigt, at disse broer blev omtalt i forbindelse med et borgermødet på Møllevangsskolen, men da kunne beboerne langs jernbanen ”sydpå” jo ikke vide, at dette borgermøde også havde indflydelse

på linjeføringen mellem Fredericia og Aarhus. Begge linjer bruger disse 5 broer på jernbanen ind til Aarhus H, og derved berører det også linjeføringen Aarhus-Fredericia.

Ingen information fra Banedanmark om disse broer på mødet - ikke mindst om Bruunsbro.

Banedanmark fremlagt to VVM-forslag til en løsning med at de elektriske køreledninger til fjern- og hastighedstogene ikke kan være under Bruunsbro og Aarhus H.

Den ene løsning er at grave skinnerne længere ned, og den anden er at vælte Bruunsbro, Arkaden og lave store "indhug" i Vandrehallen.

Et tredje forslag som Banedanmark havde, var at flytte perronerne ud mellem broerne over Bruunsgade og Frederiksalle. Det forslag har Banedanmark ikke villet undersøge.

Der er ellers rigelig plads til nye perroner, som skal være på 320 m 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, så hellere vælte Bruunsbro.

Hvor er Århus Kommune eller rettere- Aarhus Byråd henne?

"Synes Banedanmark, vi skal vælte Bruunsbro og Arkaden og lukke Bruunsgade i 1-2 år", så synes vi det samme i Aarhus Byråd.

Aarhus Byråd "klapper hælene sammen": "Javel – Banedanmark".

Lav de gamle spor ud til Brabrand om til letbanespor og Aarhus H til letbane-banegård og en ny banegård ved Aarhus Vest – ved "Firkløveret" – til fjern- og højhastighedstogene.

Servicer Århus-borgerne, som i andre storbyer med Metro, S-tog, U-bane eller letbane.

Køreledningerne til letbanen kan sagtens være under Bruunsbro. Det har ikke været nødvendigt af vælte Bruunsbro for at lave 1. afsnit af letbanen, så det bliver ikke nødvendigt at vælte Bruunsbro og Arkaden for at lave Aarhus H om til letbanegård.

Aarhus Kommune skal lægge ambitionerne på hylden for letbanen og lave den mest direkte linje 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 Harlev.

En pendlerbanegård ved "Firkløveret" vil give mulighed for pendlerne til at parkere og tage letbanen ind til Aarhus. Folk til København vil også kunne parkere ved et "parker og rejs" – anlæg.

Teknikrådmand Kristian Würtz (Soc.) 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.«

Hvilke pendlere vil bruge 1 time ekstra om dagen for at tage letbanen ind til Aarhus H via Viborgvej?

Fra "Firkløveret" til Aarhus H vil det nok tage otte minutter med en letbane.

Der blev på borgermødet spurgt ind til linjeføringen af jernbanen langs E45, og hvorfor denne ikke var blevet undersøgt?

Panelet fra Banedanmark svarede, at de kendte til forslagets fordele og ulemper, og at man kunne læse om det på deres hjemmeside.

En anden deltager spurgte ind til "ulemperne". Endnu engang blev der svaret med et "embedsmandssvar". Det skal man læse om på Banedanmarks hjemmeside.

Jeg kan godt hjælpe med til at friske Banedanmarks hukommelse op.

En af begrundelserne var at der kun blev sparet 10-12 min.

SPOR-Jylland har efter en henvendelse til daværende Trafikminister fået Banedanmark til at lave en computerberegning på de 12 km af linjeføringen langs E45, og Banedanmark er nu nået frem til, at der spares 15,4 min i forhold til i dag.

Det er ikke langt fra SPOR-Jyllands beregning på 16 min, som er baseret på tidtagning.

Der spares ifølge Togfonden kun 6 min på en ny banestrækning på 23 km fra Hovedgård til Hasselager.

Det sidste halve minut kan skyldes, at computerberegningerne siger, at der på de 12 km langs E45 kun kan køres med en hastighed på 111 km./tim. Det er 6 km hurtigere i timen end toget kører med på strækningen Hørning – Aarhus H – Hinnerup i dag. I Aarhus området kører toget med 48 km./tim. i gennemsnit. På mig virker det som om, at de har sat computerberegningen af togets hastighed i stå, når toget kører ind på de 12 km jernbane langs E45, siden toget kun kan øge hastigheden med 6 km/tim.

En anden begrundelse for ikke at udflytte Aarhus H er, at der er ca. 80 % af de rejsende, der stiger af på Aarhus H. Det er en 17 år gammel rapport, man tager tallene fra.

Siden da er der kommet 1,7 mill. flere personbiler på vejene i Danmark. Der er i 1. kvartal 2017 solgt knap 60.000 nye biler.

Synes Banedanmark at en 17 år gammel rapport stadig er brugbar i forhold til rejseaktivitet?

Endnu en begrundelse er en rapport fra 2010 fra Trafikstyrelsen, der bl.a. siger (citater)

"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..."

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, Hinnerup, Grenå eller Engesvang eller en hvilken som helst anden stationsby i Midtjylland. Passer tallene også på Aarhus H – jeg tvivler?

Banedanmark siger – ud fra statistikken - at det bliver mere besværligt for passagerene at komme med toget fra en station udenfor Aarhus H.

Man kunne lige så godt have brugt andre tal fra rapporten, der siger: (Citat)

"Ser man på det samlede transportarbejde, dvs. det samlede antal kilometre, som alle personer transporterer sig om året, udgør den kollektive trafik med bus og tog 13% af det samlede transportarbejde. Privatbilismen udgør 83%, og resten foregår med cykel, knallert, fly mv. ..."

Ud fra et sådant citat kunne man sige, at det er mere besværligt at komme til Aarhus H for de 83%, der bruger privatbilen. Desuden er det umuligt at langtidsparkere ved Aarhus H.

Banedanmark mangler i den grad at se hele infrastrukturen ud fra et helhedsperspektiv.

Flere mulige løsningsmodeller "Eskelundsløsningen" – "shunten Lemming-Brabrand" er blevet undersøgt af Skanderborg- og Aarhus Kommune i samarbejde med Banedanmark.

Den mest direkte linje nord-syd - strækningen langs E45 - er ikke blevet undersøgt af Banedanmark. Det er nok fordi, det er en seriøs "konkurrent" til den 23 km lange nye jernbanestrækning mellem Hovedgård og Hasselager, som blev fremsat af Banedanmark i forbindelse med Togfonden.

Støtter man forslaget om at flytte jernbanen ud til E45, kan det gøres på www.skrivunder.net/sporjylland.dk (uden punktum)

Er Folketinget blevet informeret godt nok om mulige linjeføringer og løsningmodeller?
Folketinget kommer til at tage stilling til de endelige linjeføringer på et "ufuldstændigt" grundlag.
Folketinget kommer også til at sige: "Javel – Banedanmark".

Med venlig hilsen
Jørgen Christensen,
Tisetvej 24,
8355 Solbjerg
Medlem af sporjylland.dk

(Indsendt til JP 07-06-2017) ikke optaget
(indsendt til Århus Stiftstidende som kronik d. 20-06-17)