

VVM-høring, Elektrificering og hastighedsopgradering Aarhus H.-Lindholm

Referat fra borgermøde i Aarhus

Borgermødet blev afholdt den 11. oktober 2016 på Møllevangskolen i Aarhus.

Der var 38 fremmødte til mødet foruden de tilstedeværende fra Banedanmark og Aarhus Kommune. Borgermødet varede fra kl. 19 til kl. ca. 21.30. Både før mødet, i pausen og efter mødet var det muligt for de fremmødte at tale med repræsentanter for Banedanmark og få svar på konkrete spørgsmål om projektets påvirkninger og indhold. Der var stor interesse for at benytte denne mulighed.

Første del af mødet bestod i et oplæg fra Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark, og Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark, med gennemgang af det overordnede projekt, de lokale forhold, gener i anlægs- og driftsfaserne samt projektets perspektiver og fordele. Særlig opmærksomhed var på de to ligeværdige løsninger for elektrificeringen ved Aarhus H. – enten en sporsænkning eller en hævning af brodækket, som bl.a. vil medføre, at Bruuns Bro og Vandrehallen nedrives. Lars Deigaard rundede af med at fortælle om den videre proces, som er:

- Den offentlige høring kører indtil den 27. november 2016
- Høringsnotatet offentliggøres efterfølgende, dvs. i løbet af foråret 2017, på Banedanmarks hjemmeside.
- Herefter indledes den politiske beslutningsproces.

Lars Deigaard indbød samtidig deltagerne til at henvende sig til Banedanmark med høringssvar til projektet, og opfordrede endvidere til, at man kan gå ind på det dynamiske kort på Banedanmarks hjemmeside, hvor det er muligt mere detaljeret at se, hvilke konsekvenser projektet får lokalt.

I pausen havde de fremmødte mulighed for at tale med Banedanmarks repræsentanter i nogle tematiserede spørgehjørner om bl.a. miljøforhold, trafik, støj og vibrationer.

Efter pausen var der debat og spørgsmål fra salen i ca. en time. Denne del af mødet blev styret af journalist Trine Sick, som efterfølgende takkede for den aktive deltagelse i debatten.

Referat af debatten

Nedenfor er spørgsmål, kommentarer og svar fra debatten refereret. Rækkefølgen er redigeret, så de enkelte spørgsmål, kommentarer og svar er rubriceret i forhold til nogle overordnede emner. Spørgerunden blev indledt af ordstyrer Trine Sick.

Ekspropriationer

Spørgsmål: Preben Ramløv, forretningsejer på Bruuns Bro, Aarhus

Nedrives den del af Bruuns Galleri, som ligger på Bruuns Bro?

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Nej, vi nedriver ikke Bruuns Galleri. Den del af broen, som giver adgang til Bruuns Galleri, går over Værkmestergade og ikke sporene, hvorfor denne del bliver stående.

Spørgsmål: Klaus Aabye, på vegne af de erhvervsdrivende i M. P. Bruuns Gade, Aarhus

Vil anlægsarbejdet give gener for de butiksdrivende?

Svar: Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark

Anlægsarbejdet kan ikke undgå at give gener i forbindelse med omlægning af veje og omlægning af trafik.

Spørgsmål: Marianne Andersen, butiksejer på Bruuns Bro, Aarhus

Jeg mener, at projektet vil skabe et blæsende tomrum midt i Aarhus. Hvorfor er det ikke gennemtænkt? Og hvorfor er de erhvervsdrivende ikke inddraget i beslutningsprocessen tidligere?

Svar: Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark

Banedanmark har undersøgt og fremlagt to løsninger, der betragtes som ligeværdige i forhold til det overordnede formål med at kunne elektrificere Aarhus H. Mht. udformning af broen kan man diskutere, hvad der er den rigtige løsning. Det er naturligvis også en økonomisk overvejelse. At genskabe en bro med butikker på vil være en dyr løsning.

Spørgsmål: Marianne Andersen, butiksejer på Bruuns Bro, Aarhus

Tænker I på økonomien hos de erhvervsdrivende og andre, der bliver påvirket af projektet?

Svar: Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark

Hvis løsningen med bl.a. nedrivning af Bruuns Arkade vælges, vil ekspropriationskommissionen fastsætte størrelse af erstatningen.

Tekniske løsninger

Spørgsmål: Karen Nielsen, ejer af Bruuns Galleri

Hvordan tænkes projektet udført? Skal sporsænkning gennemføres i etaper, eller er der finansiering til at gennemføre det hele samlet af en omgang, eller har man en etapeplan?

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Banedanmark har ingen etapeplan, men fremlægger alene to ligeværdige løsninger til politisk beslutning. I den politiske beslutningsproces kan det blive aftalt at gennemføre projektet i etaper, men det er uden for Banedanmarks indflydelse.

Spørgsmål: Karen Nielsen, ejer af Bruuns Galleri

Man kender vel det sandsynlige scenarie og prisen på de to løsninger?

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Der er en grund til, at Banedanmark ikke har nævnt nogen tal eller anlægsøkonomiske overslag. Det er komplekst, og Banedanmark arbejder fortsat med løsningernes forskellige elementer. Derfor er de endelige

priser stadig under udarbejdelse. Vi har en indikation af, at sporsækning under Bruuns Bro nok vil være billigere end at bygge en ny bro, men de endelige tal er endnu ikke tilgængelige. De vil blive fremlagt til politisk beslutning sammen med det øvrige beslutningsgrundlag, dvs. de tekniske løsninger og resultaterne af høringsfasen.

Spørgsmål: Karen Nielsen, ejer af Bruuns Galleri

Vil der blive frigivet arealer til andre formål – eksempelvis ved hævnning af Vandrehallen, hvor der frigives gode arealer øst for Vandrehallen.

Svar: Nicolai Frederiksen, projektleder i Banedanmark

Hvis vi hæver Vandrehallen, er det for at forlænge perronerne ind under Vandrehallen og ud på den anden side. Det efterlader kun et relativt lille areal øst for Vandrehallen. Der vil også fortsat være behov for at kunne køre til havnen. Derudover har Aarhus Kommune i mange år haft planer om etablering af en rutebilstation på østsiden af Vandrehallen. Jeg tvivler derfor på, at der bliver plads til meget andet.

Spørgsmål: Karsten B. Jensen

Bruuns Arkade genopføres ikke, men hvorfor ikke?

Svar: Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark

Det handler om totaløkonomi. Det vil være meget kostbart at bygge en ny konstruktion til butikker oven på en evt. ny bro. Jeg vil opfordre dig og andre til at indsende et hørings svar om det forhold.

Supplerende bemærkning: Margit Sletting

Jeg synes, I (dvs. de erhvervsdrivende) skal gå til byrådsmedlemmerne og bruge dem.

Spørgsmål: Theo Berkhout

Kan den smukke Vandrehal genopbygges i samme stil/stand?

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Man kan naturligvis bygge nyt i snart sagt alle stilarter. Banedanmarks fokus er på det trafikale flow til perronerne. Derudover vil DSB, som ejer bygningen i dag, have andre interesser i, hvad der skal være indholdet af den ny bygning. Detailtegningerne er ikke lavet.

Spørgsmål: Theo Berkhout

Ifm. sporsækning: Hvis man ikke forlænger perronerne, begrænses anlægstiden og omkostningerne så væsentligt?

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Elektrificering kræver ikke nødvendigvis perronforlængelse. Det vil afhænge af den konkrete løsning, om det reducerer anlægsperioden.

Spørgsmål: Michael H. Hansen, Risskov

Kan man komme til den ny perron 8 inde fra Vandrehallen?

Svar: Nicolai Frederiksen, projektleder i Banedanmark

Nej. Perron 8 er et tilvalg, som kun vil være tilgængelig fra Bruuns Bro.

Spørgsmål: Karsten B. Jensen

Skal Aarhus Havnebane også elektrificeres?

Svar: Nicolai Frederiksen, projektleder i Banedanmark

Nej, i den nuværende løsning er der ikke planlagt elektrificering ud på havnen.

Spørgsmål: Carsten

Kommer spor 0 ved letbanen ikke til at ligge højere ved sporsænkning?

Svar: Nicolai Frederiksen, projektleder i Banedanmark og Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Jo, det er ikke utænkeligt at letbanen får perroner, som er højere end de øvrige perroner. Det er dog tvivlsomt, om det vil være synligt. Perronerne ved letbanen skal ikke sænkes.

Spørgsmål: Preben Randsløv, forretningsejer på Bruuns Bro, Aarhus

Hvorfor har man ikke undersøgt muligheden om en sækbanegård – som i Schweiz, hvor lokomotiverne skubber vognene? Er det for billigt?

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Aarhus H. er i dag en sækbanegård. Vi gør ikke noget, der er unødigt dyrt, men kun det, der er nødvendigt og tilstrækkeligt. DSB og Arriva kører mange forskellige togtyper. Hvis man indretter til kun skubbende lokomotiv, som der i forvejen ikke kører mange af i Danmark, vil det ikke være hensigtsmæssigt for en fleksibel drift. De fleste eldrevne tog, som kører i Danmark nu, og også dem man kan forestille sig vil blive købt fremover, er togsæt af kortere stammer, der sættes sammen, og som ikke kun har brug for strøm i den ene ende af sættet. I Schweiz har man måske valgt en anden løsning for driften. Det er ikke det opdrag, Banedanmark er blevet stillet i det konkrete projekt.

Spørgsmål: Christian Andersen

Løsningen vedr. en ny Bruuns Bro muliggør et nyt byrum, hvis man forstærker og ombygger de røde tage.

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Det kunne man sikkert godt forestille sig, men det ligger uden for elektrificeringsprojektet. Den diskussion skal tages med ejeren af tagene, som formentlig er DSB.

Spørgsmål: Karsten B. Jensen

Hvor mange meter skal perronerne forlænges?

Svar: Nicolai Frederiksen, projektleder i Banedanmark

I dag er perronerne omkring 250 m. Planen er, at perronerne skal forlænges til ca. 320 m.

Spørgsmål: Carsten

Får man problemer med terræudligning omkring banegårdspladsen, hvis man hæver broen? Vil der komme en bakke?

Svar: Nicolai Frederiksen, projektleder i Banedanmark

Den eksisterende bro er meget tyk. Sådanne byggede man i 1920'erne. Moderne teknik betyder dog, at vi ikke behøver hæve gadeplanet ved udskiftning af broen.

Spørgsmål: Carsten

Hvorfor er der kun to forslag? Og kan man f.eks. flytte banegården til mellem Frederiks Bro og Bruuns Bro?

Svar: Nicolai Frederiksen, projektleder i Banedanmark

Den skitserede løsning om flytning af perronhallen er undersøgt siden idéfasehøringen. Den var desværre ikke billigere end de andre løsninger, og desuden var der en række begrænsninger i de tekniske muligheder grundet placering, f.eks. vedr. adgangsforhold og forholdet mellem nord-/sydvendte tog. Det kan fungere, hvis lige mange tog kører nord- og sydpå, men sådan er det ikke ved Aarhus H., hvor flere tog kører mod syd.

Supplerende spørgsmål: Carsten

Hvorfor har man ikke iværksat en åben idekonkurrence, som det f.eks. var tilfældet med Silkeborgmotorvejen?

Supplerende svar: Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark

Der er tale om et projekt, som har til formål at elektrificere spornettet. Det er ikke et byrumsprojekt.

Spørgsmål: Marianne Andersen, butiksejer på Bruuns Bro, Aarhus

Selvfølgelig er det et byrumsprojekt! Ved at rive broen ned ødelægger I jo netop et byrum.

Svar: Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark

Beslutningen vedr. løsning er ikke truffet. Banedanmark undersøger de to løsninger ligeværdigt.

Spørgsmål: Marianne Andersen, butiksejer på Bruuns Bro, Aarhus

Hvorfor ødelægger I Aarhus? Det kunne jo være, der sad en person derude, som havde et godt forslag.

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Det er netop grunden til at der afholdes en høringsfase. I 2014 holdt Banedanmark desuden en idefasehøring, hvor der kom flere forslag ind, som er beskrevet i et høringsnotat. Flere løsninger er inddraget og inddrages løbende forud for overdragelse af materialet til den politiske beslutningsproces.

Supplerende kommentar: Marianne Andersen, butiksejer på Bruuns Bro, Aarhus

Banedanmark er en stor del af det, fordi det er jer, der fremlægger løsninger. Hvis I ikke er villige til at lytte til nogle måske bedre løsninger, er det jer, der sætter dagsordenen.

Svar: Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark

Banedanmark vil opfordre jer alle til at komme frem med de bemærkninger, I har, i forbindelse med høringsfasen.

Supplerende kommentar: Marianne Andersen, butiksejer på Bruuns Bro, Aarhus

Jeg er helt enig. Jeg synes bare, I er meget langt i høringsfasen, at det måske burde være sket noget før, og at I burde have været ude med det før.

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Der har været en idefasehøring i 2014, da projektet startede op. Den blev annonceret i lokale medier. Der kom 20 høringssvar.

Supplerende spørgsmål: Carsten

Men man tog sig ikke lige tid til at spørge beboerne eller de pårørende i områderne?

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

De erhvervsdrivende på Bruuns Bro er blevet berørt af projektet undervejs. Banedanmark har undersøgt, hvad projektet betyder for omgivelserne, bl.a. jer som erhvervsdrivende. Det er det, der lægges frem nu. Og det er af samme årsag, at direkte berørte er orienteret inden offentlighedsfasen.

[Omvejskørsel, broer og overkørsler](#)

Kommentar: Preben Randløv, forretningsejer på Bruuns Bro, Aarhus

Ensretningen af M. P. Bruuns Gade har medført trafikkaos. Efter min mening kan det ikke lade sig gøre at spærre Bruuns Bro i et år, som det er planlagt i projektet.

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Det er klart, at lukningen af en så central gade i Aarhus vil medføre gener for trafikken. Det skal diskuteres, hvordan man afvikler trafikken bedst muligt, bl.a. via Spanien og Frederiks Allé.

Spørgsmål: Karen Nielsen, ejer af Bruuns Galleri

Ifm. nedrivning af Bruuns Bro: Kan trafikken i Værkmestergade bevares gennem hele anlægsfasen?

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Vurderingen er, at trafikken på Værkmestergade kan opretholdes i langt størstedelen af anlægsperioden i løsningen, hvor Bruuns Bro nedrives. Ved sporsænkning kan det give større problemer, da der skal anlægges arbejdsarealer til bl.a. fundamentarbejde.

Opfølgende spørgsmål: Karen Nielsen, ejer af Bruuns Galleri

Påvirkes varelevering til butikkerne af projektet?

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Jeg er ikke helt sikker på placeringen af denne, men det må man finde en løsning på.

Linjeføring samt ny placering af Aarhus H.

Spørgsmål: Niels Henning Rejsenhus

Det er et spændende projekt, som handler om mere end bare Bruuns Bro og Aarhus Midtby, fordi det handler om at binde landet sammen. Nogle har talt om at flytte Aarhus H. til Kongsvang/Viby. Det vil måske give gener for lokale, men vil nok være en gevinst for landstrafikken. Er det noget, der arbejdes med sideløbende i dette projekt, eller har det ikke noget med hinanden at gøre?

Svar: Nicolai Frederiksen, projektleder i Banedanmark

Det er undersøgt på indledende screeningsniveau at flytte Aarhus H. til omkring Kongsvang/Viby. Vi har i den forbindelse undersøgt konsekvenserne for rejsende til og fra Aarhus. Det viste sig, at nogle ville få gavn af det, men at flere ville få gener af det. Det samlede projekt ville blive ganske dyrt – i omegnen af 3 mia. kroner. Og da dette er et elektrificeringsprogram, blev det besluttet ikke at arbejde videre med løsningen.

Supplerende svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Forslaget om flytning af Aarhus H. kom ind som hørings svar ifm. idéfasehøringen. Løsningen vil være noget dyrere, og for de fleste rejsende vil det også være en dårligere løsning. Men det er et godt eksempel på et hørings svar, som har givet anledning til at drøfte nye muligheder.

Spørgsmål: Theo Berkhout

Hvis man vælger en sporsænkning ved Aarhus H., vil man genere togtrafikken i en periode, og regionaltrafikken nordfra skal stoppes i Hinnerup. Kunne man anlægge en midlertidig station i Brabrand og dermed gøre det lidt mindre generende?

Svar: Nicolai Frederiksen, projektleder i Banedanmark

Ideen med at vende tog i Hadsten eller Hinnerup er, at man kører passagererne i busser til et af de yderste stop på den ny letbane – sandsynligvis Skejby. Banedanmark har ikke undersøgt muligheden for at lave en midlertidig station i Brabrand.

Supplerende kommentar: Michael H. Hansen, Risskov

Jeg kan godt se en ide i en midlertidig station i Brabrand. Letbanen I/S kan bruge den midlertidige station efterfølgende.

Supplerende svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Projektet er ikke relevant for elektrificeringsprojektet.

Spørgsmål: Jørgen Kristensen, Spor Jylland

Spor Jylland har foreslået at flytte jernbanen ud til langs med E45 på en 12 km lang strækning og lave en ny Aarhus Vest-bane. Hvorfor er den mulighed ikke undersøgt i dette projekt? Man har undersøgt Eskelund-løsningen og er udkommet med en rapport på 64 sider, men har ikke villet undersøge denne løsning, selv om den er indsendt til Banedanmark i idehøringsfasen.

Supplerende svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Jeg mener, Banedanmark har besvaret henvendelsen i idehøringsfasen. Ligesom Eskelund-løsningen er det et meget omfattende projekt at anlægge en ny jernbane langs motorvejen, lave en ny station og i øvrigt skaffe anden transport, eksempelvis en ny letbanestrækning derud, så rejsende kan komme til og fra Aarhus Midtby. Man kan mene, at det er en god ide, men det er ikke nødvendigt for at elektrificere jernbanen. Desuden vil langt de fleste, som skal af i Aarhus, få en længere rejse med Spor Jyllands forslag. Det er derfor samlet set en dårligere løsning. For øvrige kommentarer henvises til Banedanmarks svar til forslaget i idefasehøringen.

Miljø

Spørgsmål: Anders Bjørn

Broen i Brabrand skal løftes. Lokale naturhensyn vægter meget. Hvordan kan vi påvirke jer til at sænke skinnerne (og måske dermed sænke støjniveauet samt gavne fuglelivet)? Fjerner man vegetationen, vil der i en meget lang periode være meget åbent i vores baghaver.

Svar: Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark

Du er rigtig godt i gang med at påvirke projektet. Det er netop det, der er formålet med høringsfasen og mødet her i aften. Vi har registreret dit indlæg her som et hørings svar og ser frem til at modtage uddybende kommentarer.

Tidsplan, økonomi og den politiske beslutningsproces

Spørgsmål: Karsten B. Jensen

Hvilke politikere skal træffe den politiske beslutning? Er der en anlægslov?

Svar: Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark

Elektrificeringen hører under en selvstændig lov om elektrificeringen. Vedr. hastighedsopgraderingen og kapacitetsforøgelsen er det ikke afklaret på nuværende tidspunkt, om det reguleres ved en anlægslov eller ved et aktstykke, men det kunne meget vel være ved hjælp af en anlægslov.

Supplerende svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Det er noget, der tages beslutning om i Folketinget.

Spørgsmål: Preben Randsløv, forretningsejer på Bruuns Bro, Aarhus

Hvor er de økonomiske beregninger for de to løsninger ved Aarhus H.?

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Beregningerne er som sagt fortsat under udarbejdelse. Ingen kender anlægsoverslagene endnu. Der foregår en del granskninger fortsat. Det tegner som nævnt til, at sporsækning under Bruuns Bro nok vil være billigere end en ny bro. De endelige tal lægges frem til den politiske beslutningsproces.

Supplerende spørgsmål: Preben Randsløv, forretningsejer på Bruuns Bro, Aarhus

Er Bruuns Galleri blevet inddraget?

Svar: Karen Nielsen, ejer af Bruuns Galleri

Vi har fulgt med i pressen, og er primært ad den vej blevet opmærksomme på problemstillingen vedr. de to løsninger ved Aarhus H. Vi har haft dialog med Banedanmark, men primært fordi vi kontaktede dem, efter at vi havde læst om det i medierne.

Spørgsmål: Johan Nairn

Hvad har man tænkt på ift. at nedrive arkitekt Exners mesterværk?

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Banedanmark har ingen mål om at lave om på bymiljø eller nedrive bygninger. Banedanmark har undersøgt to ligeværdige løsninger, som har forskellige konsekvenser – den ene især for vejtrafikken og Bruuns Arkade, den anden for togtrafikken. Resultaterne lægges frem til offentligheden og den politiske beslutning. Påvirkningerne, også af kulturen, er beskrevet i VVM-redegørelsen. At der er utilfredshed med dele af projektet indgår i høringsfasen og lægges frem til politisk beslutning sammen med det øvrige materiale.

Supplerende svar: Maria Stilling, rådgiver i NIRAS

Man kigger ikke på arkitektonisk kvalitet i VVM-sammenhæng, men på kommunens registrering af bevaringsværdige bygninger. Her er Exners bygning ikke nævnt, og derfor er den ikke behandlet som sådan i VVM-redegørelsen.

Supplerende spørgsmål: Johan Nairn

Det vil være ligesom at tage et stykke af Strøget. Man flytter liv, og man vil få et område, som vil være forblæst. Man ødelægger noget by. Jeg synes ikke, by fylder noget i VVM-rapporten.

Svar: Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark

Vi beskæftiger os også med, hvordan det påvirker andre forhold, herunder planforhold og betydningen for mennesker.

Spørgsmål: Ukendt spørger

Vi hører, at Karen fra Bruuns Galleri ikke har fået noget at vide, og at flere politikere heller ikke har hørt noget om projektet. Er det en del af en specifik strategi?

Svar: Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark og Nicolai Frederiksen, projektleder i Banedanmark

Banedanmark har haft en lang række møder på embedsmandsplan med Aarhus Kommune, hvor vi har orienteret om projektet. Det er ikke kutyme for Banedanmark at kontakte byrådspolitikere direkte. Det foregår gennem embedsværket.

Spørgsmål: Ukendt spørger

Hvornår kommer de økonomiske tal – før eller efter høringsperiodens ophør?

Svar: Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark

Tallene vil først komme efter høringsperioden. Vi regner nu på et anlægsoverslag, efterfølgende gennemfører Banedanmark intern granskning, desuden skal medregnes de ændringer i projektet som høringsfasen medføre og endelig gennemføres en granskning af en uvildig part..

Supplerende spørgsmål: Samme spørger

Men jeg skal kommentere uden at vide, om det ene forslag koster 10 mio. kroner, og det andet forslag koster 500 mio. kroner?

Svar: Lars Deigaard, chefkonsulent i Banedanmark

Jeg synes, du skal tage udgangspunkt i, hvordan det påvirker dig.

Spørgsmål: Preben Randsløv, forretningsejer på Bruuns Bro

Jeg har forstået, at det første elektrificerede tog kører strækningen cirka 2025. Er det rigtigt?

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Den endelige dato er ikke fastlagt. Der er lavet en politisk aftale om en elektrificering til Aalborg, der vil kunne være mulig i 2023.

Opfølgende spørgsmål: Preben Randsløv, forretningsejer på Bruuns Bro

Men kan man forestille sig, at nogle tog forinden vil køre bare halvdelen af strækningen?

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Det kunne man godt forestille sig. Det kommer an på, i hvilken rækkefølge man fra politisk hold får besluttet sig for de forskellige strækninger og får udført dem i sammenhæng med andre projekter. Det er der ikke nogen detailplan for endnu.

Opfølgende spørgsmål: Preben Randløv, forretningssejer på Bruuns Bro

Aarhus H. vil være noget af det dyreste af projektet. Kunne man gøre det dyreste til sidst?

Svar: Magnus Bros Rasmussen, projektleder i Banedanmark

Nogle ting er givet mht. rækkefølge, andre ting kan variere mht. rækkefølge for udførelse.