

Banegård ved "Firkløveret"

DSB har købt en grund tæt på "Firkløveret", hvor motorvejene E 45 og Herningmotorvejen krydser hinanden. På denne grund har de tænkt sig at opføre et nyt værksted, hvor de nye el-tog skal serviceres og repareres. Værkstedet bliver det eneste vest for Storebælt til at servicere el-togene.

Grunden ligger en halv km fra "Firkløveret" – motorvejskrydset Herningmotorvejen – E 45.

Det nuværende værksted inde Aarhus Midtby (Sonnegade) tager sig af de nuværende disellokomotiver bl.a. IC2 - IC3 og IC4. Togene skal med tiden udfases i takt med at jernbanen bliver elektrificeret, og værkstedet skal nedlægges.

Alle de nye el-tog, der skal repareres på det nye værksted, skal ind og vende 180 grader ved Aarhus H, da togene her, skal ud af samme spor, som de kom ind på. Aarhus H er en "sækbanegård". I dag tager det et passagertog 8 minutter at vende køreretning. Et godstog tager mellem 45-60 minutter.

Regeringen (Soc.Dem.) med støttepartierne Rad. Venstre, SF og Enhedslisten vil lave en ny jernbane fra Hovedgård og til Hasselager. Den bliver, hvis man gennemfører Banedanmarks forslag på 24,7 km og koster 3,7 milliarder. Denne nye jernbane ender også på Aarhus H, hvor togene skal vende 180 grader. Den løser altså ikke problemerne ved Aarhus H. Den nye jernbane er beregnet til at sparre 4½ minut i rejsetid.

"Timemodellen" kan ikke gennemføres.

Da den nye jernbanestrækning blev præsenteret, var det som en del af Togfonden med en "Timemodel". "Timemodellen" tilstræbte, at der skulle være en times rejsetid mellem de store byer i Danmark (København, Odense, Aarhus, Aalborg og Esbjerg). For at opfylde betingelserne for "Timemodellen" skulle togene kunne køre med 250 km/tim på visse strækninger (se tabel herunder).

DSB har nu fået lov til at indkøbe 42 lokomotiver af typen "Vectron". Disse kan kun køre 200 km/tim.

En anden forudsætning for Timemodellens gennemførelse er et nyt signalsystem. DSB har valgt et nyt signalsystem, der ikke er "en hyldevare". Det var ikke afprøvet på andre strækninger end fire km i Ungarn. Systemet kører nu på et par ensporede jernbaner i Vest- og Nordjylland og på en enkelt strækning på Sjælland, men er betydelig sværere at få til at fungere på de øvrige mere komplicerede jernbanestrækninger i Danmark. Systemet er 7 år forsinket i forhold til den oprindelige plan og koster 20 milliarder kroner. "Timemodellen" kan ikke gennemføres.

Problemerne ved Aarhus H.

Alle andre (ca. 285.000 aarhusianere), end de der bor indenfor ringgaderne (ca. 65.000), har store udfordringer med at komme ind til Aarhus H.

Politikerne i byrådet siger, at man bare kan cykle eller benytte offentlig transport, hvis man skal med toget. Det er de færreste, der har mulighed for dette. Mange skal have familie eller venner til at køre sig ind til Aarhus H for at tage toget.

Hvis man selv prøver at køre derind i bil, er det næsten umuligt at finde en parkeringsplads, og det er ekstremt dyrt at holde der over længere tid, så det gør folk ikke. Bilisterne kører i dag til Skanderborg og parkerer gratis og tager toget herfra.

Med den nye jernbane fra Hovedgård og til Hasselager bliver problemerne større.

Den nye jernbane Hovedgård-Hasselager kommer for det første ikke gennem Skanderborg. For det andet siger Togfonden, at der kommer en passagerøgning på Aarhus H på 60 pct., når Togfondens projekter er gennemført. (Togfonden.dk side 89).

Hvis denne prognose holder vand, vil det betyde 4,5 millioner ekstra passagerer ved Aarhus H, når Togfonden er implementeret.

Aarhus Byråd vil have Banegårdspladsen og måske Parkallé tømt for "unødig kørsel".

Lav Aarhus H om til "letbanegård".

De 8 m høje køremaster, som skal bruges til elektrificeringen, kan ikke være under Aarhus H-bygningerne og Bruunsbro. Skinnerne og perronerne skal graves ned under alle sporene.

Det passer ikke helt for køremasterne til letbanen (5 m) kan fint være under bygningerne.

Lad et eller to spor grave ned, det vil være nok til at sikre transporten til havnen med containere. Så kan man undgå at skulle grave resten af sporene ned under Aarhus H, som kan laves om til "letbanegård".

Lav de gamle spor ud til Brabrand om til letbanespor og forlæng dem ud til "Firkløveret".

Fra "Firkløveret" til Aarhus H vil det nok tage ca. otte minutter med letbane ad de gamle spor til Aarhus H. Lav så en ordentlig pendlerbanegård herude – "Aarhus Vest" – og lad så letbanen køre med en frekvens på 10 min. i myldretiden og lidt sjældnere på andre tider.

Ved at bruge de gamle spor ud til Brabrand undgår man også at skæmme Midtbyen med køremaster og ledninger som planenerne er for letbanens 2. etape, ved at sende letbanen ned gennem Midtbyen.

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

<http://www.tisetweb.dk/PDF/Letbane%20eksperiment.pdf>

Lav en "Aarhus Vest"-banegård til fjern- og højhastighedstogene ved "Firkløveret".

Lav en ny jernbanestrækning på 12 km langs E45 — til højhastigheds- og fjerntogene. Banedanmark har lavet beregninger på denne jernbanestrækning vest om Aarhus, som siger, at der spares 15½ minut i rejsetid og sparer togene for 15 km ind omkring Aarhus H.

Det er den mest direkte linje nord-syd.

I modsætning til Banedanmarks anbefaling for strækningen Hovedgård-Hasselager som koster 3,7 milliarder, er på 24,7 km og sparer 4½ minut i rejsetid. Pris: 814 millioner for at spare ét minut i rejsetid.

"Firkløveret" ligger tæt på samtlige motorveje i Aarhus-området. 4 km til Grenå-motorvejen og 2 km til den kommende Viborg-motorvej – klos op ad Den Østjyske Motorvej (E45) og Herning-motorvejen – 5 km fra Genvejen og 6 km fra den kommende Bering-Bedervej.

90.000 biler passerer "Firkløveret" i døgnnet. Lav et stort "rejs- og parkeringsanlæg" ved banegården. Der kan også fint være plads til en ny rutebilstation - til glæde for mange midt- og østjyder og mange aarhusianere.

http://www.tisetweb.dk/PDF/Faktaark%2007_08_20.pdf

Er det ikke på tide, at man får aflastning af Aarhus H?

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

Med venlig hilsen
Jørgen Christensen
Tisetvej 24
8355 Solbjerg

(indsendt til JP 21-11-2020)

Togfonden.dk side 73

