

Til:

Folketingspolitikere valgt i Østjylland + Folketingets trafikudvalg + Partilederne bag Togfonden + Aarhus Byråd.

Man bør som ansvarlig politiker læse følgende debatindlæg i Jyllandsposten (18-08-2021)

Aarhus-området har brug for et nyt trafikalt knudepunkt, og det er muligt at etablere

<https://jyllands-posten.dk/jpaarhus/debat/breve/ECE13179601/aarhusomraadet-har-brug-for-et-nyt-trafikalt-knudepunkt-og-det-er-muligt-at-etablere/>

(der er desværre smuttet et tal: sidste afsnit: Jernbanen Hovedgård-Hasselager koster 3,7 milliarder og ikke, som jeg har skrevet 4,7 milliarder)

Fortsat god dag – med venlig hilsen

Jørgen Christensen

Tisetvej 24

8355 Solbjerg

PS. Har du brug for at kende dokumentationen kan den ses [her](#)

Brabrand og letbanen.

Regeringen har i det store trafikforlig – ”Infrastrukturplan 2035” - projekteret en genåbning af Brabrand Station dog ikke på det sted, hvor den lå tidligere. Genåbningen skal dog først påbegyndes i 2031.

Forliget siger:

»Der anlægges en station ved Brabrand, som kan styrke den kollektive transport ved Aarhus og på sigt muliggøre etableringen af et nyt knudepunkt. Der afsættes 8 mio. kr. til en undersøgelse på VVM-niveau og 100 mio. kr. til anlægsfasen.«

Desuden skal det være et samspil mellem 2. etape af Letbanen til Brabrand og en ny enkeltsporet jernbane til Silkeborg, som også blev vedtaget i ”infrastrukturplan 2035”. Tilslutningen med jernbanen til Aalborg skal ske vest for Brabrand og er anslået til at koste 240 millioner til udflertning og broanlæg.

Jernbanen til Silkeborg vil ifølge planerne blive påbegyndt i 2026 og koste 2,2 milliarder.

Aarhus Kommune går også i gang med at undersøge to nye placeringer af Brabrand Station ved Stenbækvej og Truevej. Der er begge steder villakvarterer og lettere industri og håndværk op til jernbanen.

De to placeringer volte allerede store problemer ved forundersøgelserne af en jernbane til Silkeborg i 2016. Trafikstyrelsen konkluderede, at det ikke kunne lade sig gøre at genåbne Brabrand Station på en enkeltsporet jernbane.

Nu kan det pludselig lade sig gøre med ”Infrastrukturplan 2035”.

Desuden har Banedanmark meget store problemer med at få de 8 meter høje køremaster under Silkeborgvej ved Stenbækvej i forbindelse med elektrificeringen af jernbanen til Aalborg.

Den endelige placering af en banegård bliver et samspil mellem kommunen, Letbaneselskabet og Trafikministeriet.

Letbaneselskabet, består af Aarhus Kommune og Region Midtjylland, og de vil også skulle punge ud.

Men bliver hovedproblemet løst?

Hovedproblemet er at Aarhus H er en "sækbanegård". Det vil sige at togene skal vende 180 grader, idet de skal tilbage ad samme spor, som de kom ind på. Det tager et persontog 8 minutter at vende og et godstog mellem 45-60 minutter. Det løser en ny station i Brabrand ikke. (1)

Letbanen til Brabrand?

Letbanens 2. etape er ved at blive VVM-undersøgt, og omfatter også en letbanestrækning fra Lisbjerg til Hinnerup. VVM-undersøgelserne skal også undersøge muligheden for BRT-busser.

BRT-busser er el-busser som kører i egen vognbane.

Letbanens 2. etape til Brabrand har som hovedprofil en linjeføring gennem Aarhus Midtby - gennem Banegårdspladsen, Rådhuspladsen, Vesteralle, forbi Den Gamle By, ad Viborgvej til Bispehaven og Gellerup og ender i Brabrand. Der har også været andre linjeføringer af denne strækning "på tegnebrættet".

Gennemfører man "hovedprofilen", vil der skulle bruges en halv times i rejsetid ved at benytte letbanen fra Brabrand til Aarhus H. (2)

Socialdemokratiet i Aarhus har det som en "kongstanke" at lave en pendlerstation ved den kommende jernbanestation i Brabrand.

Det vil aldrig kunne lade sig gøre på grund af manglende parkeringsmuligheder – ligesom ved Aarhus H - og pendlere vil aldrig bruge ½ times ekstra i rejsetid hver vej ved at tage letbanen.

Med et skifte på Brabrand Station vil togpassagerer fra Herning-Silkeborg ikke skulle ind omkring Aarhus H for at komme videre til Aalborg, men skal de til København eller sydpå vil passagererne stadig skulle ind omkring Aarhus H.

Skal der også denne gang fjernes 80.000 bustimer fra offentlig transport for at få letbanens 2. etape?

Det var, hvad der blev fjernet, da man anlagde letbanens 1. etape for at få letbanens økonomi til at hænge sammen.

I infrastrukturaftalen er der afsat ca. 2,5 mia. kr., som skal bruges på netop letbane- og BRT-projekter i Aalborg, Aarhus, Odense og København.

Staten betalte 47% af letbanens 1 etape, der kostede 4,2 milliarder. Forsinkelsen af 1. etape kostede 52 millioner.

Intentionerne med Brabrand Station som knudepunkt er stort set de samme, som man havde i 80'erne i Københavnsområdet, da man lavede Høje Tåstrup Station på den eksisterende jernbane til Roskilde.

Det viste sig ikke at blive det knudepunkt, som politikerne forestillede sig.

Jeg tror ikke på at Brabrand Station i fremtiden vil blive et nyt trafikalt knudepunkt.

Jeg er bange for at Brabrand udvikler sig til et nyt "Høje Tåstrup" nu bare i Jylland.

I stedet udvikler der sig i dag et naturligt knudepunkt på "Ny Ellebjerg Station" i Københavnsområdet, hvor samtlige jernbaneforner støder sammen.

Kan der i Aarhus-området udvikles et nyt trafikalt knudepunkt?

Det vil der fint kunne laves ved "Firkløveret" i krydset Herningmotorvejen og E45.

Der kan laves en jernbane vest for E45 på 12 km, der er 15 km kortere end ind omkring Aarhus H, og som kan benyttes af fjern- og højhastighedstogene.

Her mødes en kommende jernbane til Silkeborg og den østjyske længdebane til Aalborg.

Der vil kunne laves kort- og langtidsparkering ved "Firkløveret", hvad der ikke er mulighed for ved Aarhus H i dag. Der passerer 90.000 biler i døgnet forbi "Firkløveret", og det er tæt på samtlige motorveje i Aarhus-området.

Det løser hovedproblemet "sækbanegården" - Aarhus H, idet det bliver en "gennemkøringsstation".

Det er den mest direkte jernbanelinje nord-syd langs E45, og den er 15 km kortere end ind omkring Aarhus H.

Beregninger fra Banedanmark siger, at der spares 15½ minut i rejsetid for folk, der ikke absolut skal ind i Aarhus Centrum. Lav et s-togs eller letbanestystem, som kører med en hyppig frekvens ud til "Firkløveret", så vil det tage 8-10 minutter ind til Aarhus H. (3)

Har politikerne først fået "et projekt" ind i hovedet, er det stort set umuligt at få dem til at indrømme, at der er alternativer, der er bedre.

Tag nu Togfondens 2. del med tre ny jernbaner i Østjylland. Billundbanen, en ny jernbane over/under Vejle Fjord og en jernbane fra Hovedgård til Hasselager til ca. 10 milliarder skattekrone.

Med hensyn til de to sidste jernbaner er de på tilsammen ca. 35 km og koster 8,6 milliarder skattekrone at anlægge.

De vil spare 12-13 minutter i rejsetid mellem Odense og Aarhus.

En jernbane vest om Aarhus på 12 km vil spare 15½ minut.

Alene for jernbanen Hovedgård-Hasselager koster den 3,7 milliarder skattekrone - er på ca. 24 km og sparer en rejsetid på 4½ til 5 minutter. "Det er hul i hovedet" at bruge skattekrone på. (4)

Med venlig hilsen

Jørgen Christensen

Tisetvej 24

8355 Solbjerg

(indsendt til JP 04-08-2021 – bragt 18-08-2021)

1) <https://jyllands-posten.dk/jpaarhus/debat/breve/ECE10600827/byg-en-ny-stor-banegaard-i-aarhus-vest/>

2) [https://www.tisetweb.dk/P20eksperiment.pdfDF/Letbane%](https://www.tisetweb.dk/P20eksperiment.pdfDF/Letbane%20)

3) <http://www.tisetweb.dk/PDF/Faktaark%203.pdf>

4) http://www.tisetweb.dk/PDF/Banedanmarks%20praestigeprojekt_26_08_19.pdf

<https://jyllands-posten.dk/jpaarhus/debat/breve/ECE13126473/det-er-uanstaendigt-at-holde-folk-stavnsbundne-i-uvished-i-yderligere-10-aar/>



Et forslag til linjeføring af en ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg er vist i en forundersøgelse lavet af Trafik- og Byggestyrelsen i 2016. Tegning: Trafik- og Byggestyrelsen (blå streg mit forslag)