

# Byg en ny, stor banegård i Aarhus vest

Hvorfor ikke tænke letbane, fjerntog og aflastning af Aarhus H sammen?



Nye etaper af letbanen i og omkring Aarhus er ved at blive planlagt, men hvorfor ikke tænke dem sammen med fjerntogstrafikken og en aflastning af Aarhus H? Arkivfoto: Aarhus Letbane

**JØRGEN CHRISTENSEN, TISETVEJ 24, SOLBJERG**

Man laver nu VVM-undersøgelser på letbanens etape 2, og letbanen drøftes i disse dage i Aarhus byråd.

Etape 2 omfatter en strækning fra Brabrand til Aarhus Ø og en anden strækning fra Lisbjerg til Hinnerup.

Strækningen fra Aarhus Ø til Brabrand går via Banegårdspladsen og Rådhuspladsen, Aros og Den Gamle By ad Viborgvej til Bispehaven ned til Gellerup, hvor den møder den nuværende jernbane.

Her påtænker man at lave en pendlerstation enten ved ”den gamle Brabrand Station” eller ved Årslev.

Der er ingen pendlere, der hver dag vil bruge mindst en halv time hver vej med letbanen. Nej, de kører ind til byen og prøver at finde en p-plads, som de altid har gjort.

Det andet afsnit af etape 2 går fra Lisbjerg til Hinnerup via motorvejskryds nord på E45 og Søften til Hinnerup. Man påtænker at lave endnu en pendlerstation ved motorvejskryds nord på E45.

Rejsetiderne er beregnet til 1/2 time fra Brabrand til Aarhus H med letbanen for denne strækning.

I dag tager det 20 min fra Aarhus H til Aarhus Universitetshospital med letbanen på den anden strækning. Mon ikke det bliver ca. 1/2 time eller mere med letbanen via Lisbjerg fra en pendlerbanegård i Aarhus Nord til Aarhus H.

Hvis Aarhus byråd med disse forslag håber at få bilerne ud af byen og få bilisterne til at tage letbanen, så tror jeg, de tager fejl. Der er ingen pendlere, der hver dag vil bruge mindst en halv time hver vej med letbanen. Nej, de kører ind til byen og prøver at finde en p-plads, som de altid har gjort.

Kristian Würtz (S) – tidligere rådmand for Teknik og Miljø – er 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".

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

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.

Aarhus V kommer til at ligge 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 døgnet.

På nationalt plan blev der i 2014 foretaget en passagertælling på jernbanestationerne.

Af de 10 største jernbanestationer uden for Storkøbenhavn lå Roskilde på førstepladsen med 28.800 passagerer dagligt.

Aarhus H kom på andenpladsen med 20.600 passagerer dagligt.

Der er nu lavet en ny jernbane for at aflaste Roskilde, det er en jernbane fra København til Ringsted via Køge. Den er færdig, men er dog ikke taget i brug endnu, da et forsinket nyt signalsystem ikke er på plads.

En anden forskel på Roskilde og Aarhus H er, at Roskilde er en "gennemkøringsstation" med et stop på 1-2 minutter, hvor Aarhus H er en "sækbanegård" med et stop på 8 minutter i dag ifølge rejseplanen.dk.

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

Der er store problemer med at komme derind for mange aarhusianere, som bor uden for ringgaderne. Bilisterne kan umuligt køre ind og parkere i midtbyen.

Mange bilister kører i dag til Skanderborg og parkerer gratis og tager toget herfra.

Det forslag, der ligger i Togfonden, om en ny jernbane fra Hovedgård til Hasselager på ca. 23 km og til en pris af 3,5 mia. og som sparer fem minutter i rejsetid afhjælper ikke problemerne ved Aarhus H.

Togfonden siger desuden, at der kommer en passagerøgning på Aarhus H på 60 pct., når Togfondens projekter er gennemført.

Lav en ny jernbanestrækning på 12 km langs E45 – den mest direkte linje nord-syd – til højhastigheds- og fjerntogene. Det er en strækning, der er 15 km kortere end at køre ind omkring Aarhus H.

Der spares rejsetid på 16 minutter.

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

Første etape af letbanen har klart vist, at man ikke behøver lave Aarhus H om, da letbanens køreskinner fint kan være under bygningerne Bruuns Bro, Arkaden og Vandrehallen.

Servicer Aarhus-borgerne, som i andre storbyer med metro, s-tog, u-bane eller letbane.

En "Aarhus V"-banegård giver mulighed for ikke alene pendlere og folk fra Østjylland, men også for "folk, der skal til København" til at parkere.

Desuden er der 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.

DSB havde til hensigt at bygge et nyt "Centralværksted" i Årlev til reparation af de nye eltog.

Det er meget tæt på en Aarhus V-banegård og "Firkløveret".

Regeringen har senere bestemt, at det er leverandøren og ikke DSB, der skal stå for reparationen af de kommende eltog.

Nu undersøger DSB muligheden for at flytte sit reparationsværksted fra Sonnesgade i Aarhus centrum til Fredericia-området.

Aarhus V vil blive en pendlerbanegård, der vil blive benyttet af mange. Den vil i den grad aflaste Aarhus H trafikalt.

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

**Det der ikke lige kom med i artiklen var sidste linje:**

Synes du også at jernbanen skal ud til E45, så skriv under på [www.skrivunder.net/sporjyllanddk](http://www.skrivunder.net/sporjyllanddk)