

## En pendlerstation bør etableres ved motorvejens firkløver?

(Debatindlæg i JyllandsPosten d. 8 aug. 2015)

Der er visse arkitekter, der når de planlægger et nyt boligområde, lægger de overordnede stisystemer, og efter et eller to år laver de mere underordnede stisystemer efter, hvor folk går og afskærer hjørner. Nogle såkaldte "trampe-stier".

I andre tilfælde finder myndigheder ud af at den trafik, der foregår på visse veje, ikke kan blive ved med at klare presset.

Det skete, da motorvejestilstrømningen til-fra nord til det sydlige Aarhus ikke kunne blive ved med at klare presset på hovedvej A10 fra Hørning til Viby, den "sandede" fuldstændig til. Man var nødt til at lave en "bil-trampesti". Den har siden fået navnet "Genvejen".

Hvordan ligger det så med jernbanen?

Kan Aarhus H blive ved med at klare jernbane-presset?

Kan Aarhus blive ved med at klare trængselsproblemerne i Aarhus Midtby?

Der er noget der tyder på, at det ikke er tilfældet. Teknik- og miljørådmand Kristian Würtz er den 29. juli ude i et ærinde om at påpege, at man burde lave en ny jernbanestation i Brabrand for pendlerne. Citat: "Så kan passagerer nordfra stå af og tage letbanen ind til Aarhus".

Selve indslaget blev sendt i TV2 Østjylland, og optagelserne viste Brabrand Station og jernbaneunderførelsen ved Silkeborgvej.

Påtænker Aarhus kommune at lave den nye station her?

Kommer højhastighedstogene til at holde ved denne "pendlerstation"?

Løser det nu også problemerne for pendlerne?

Ja måske for nogle få, men ikke for alle. De folk, der arbejder i Aarhus, og kommer fra hele Østjylland i bil, vil de finde ud-ind til Brabrand, hvor de ikke kan komme af med bilen?

I alle tilfælde ikke hvis stationen kommer til at ligge, hvor den nu nedlagte Brabrand Station ligger.

Vil parkerings- og trafikproblemerne i Aarhus Midtby være løst, når der kommer en 60% forøgelse af passagergrundlaget ved indførelse af højhastighedstogene til Aarhus H i Ifølge Togfonden?

Påstigningstallet var på Aarhus H i 2012 på 8.300.000 passagerer og vil med en øgning på 60 % være på 13.280.000 passagerer i 2025.

Vil Trængselsproblemerne i Aarhus Midtby blive løst af denne "pendlerstation"?

Hvor mange af de 13.280.000 passagerer vil benytte denne "pendlerstation"?

I København forsøgte man sig med lignende tanker i Høje Tåstrup, som dem Kristian Würtz nu fremfører. Bliver denne "Brabrand-model" ikke let en gentagelse af en – "Høje Tåstrup løsning", der i Københavnsområdet *aldrig* er kommet til at fungere?

Hvordan vil Kristian Würtz skaffe disse 1.3 mia, han regner med at det kommer til at koste?

Aarhus Kommune indgik selv en aftale om at selvfinansiere resten af letbanen med daværende regering efter at Staten havde ydet et tilskud på 330 mio. til dækning af første del af letbanens underskud på 700 mio.

Skal pengene hentes i Kommunekassen?

Har Aarhus brug for en Pendler-station? JA – men den skal bare ligge det rigtige sted!

Hvad med at forlænge letbanen med de ca. 4 km, der er ud til "firkløveret" på Herning-motorvejen. Letbanen er alligevel planlagt at skulle gå til Harlev, og her kan man let etablere en ny pendler-station.

Det vil kunne skaffe masser af p-pladser. Pendlerne fra hele Østjylland vil let kunne komme hertil via E45, Herning-Silkeborg motorvejen, Grenå-motorvejen og den kommende Viborg-motorvej.

Det vil også gavne alle andre århusianere, end dem der ikke bor lige indenfor Ringgaderne.

Det vil virkelig give pendlerne ind til Aarhus "grå hår i hovedet". Skal jeg stille bilen herude og tage letbanen ind, eller skal jeg forsøge at komme gennem trafikken ind til Aarhus Midtby og håbe på at finde en p-plads?

Der er i Togfonden-forliget afsat 4 mio. kr. til en forundersøgelse af en ny bane Aarhus-Galten-Silkeborg og til at undersøge synergieeffekten mellem timemodellen og Aarhus Letbane.

Aarhus er i øjeblikket det sted på hele strækningen fra København og til Aalborg, hvor der køres langsomt. Hastigheden ind til Aarhus H er i dag 48 km/t. i gennemsnit (Togfonden.dk). Det bliver der ikke lavet om på, også selv om togene kommer til at hedde "Højhastighedstog", så jeg vil tillade mig at kalde dem "Lavhastighedstogene" i Aarhus.

Hvad med at etablere en ny jernbanestrækning langs E45 på den vestlige side af motorvejen, og så lave en ny banegård, der hvor den alligevel krydser letbanen. Strækningen vil blive på 12 km og vil kunne gennemkøres med hastighed på mindst 150 km i timen på 5 min. Hvis man så lægger et stop oveni på 2-3 min ved den nye banegård, vil den sammenlagte rejsetid blive på 7-8 min.

Det tager i dag ca. 23 min. for toget at komme fra Hasselager ind til Aarhus H – vende på Aarhus H og få passagerer af og på – og ud til Brabrand. Altså en besparelse på 15-16 min i forhold til Aarhus H.

En god "Jernbane-trampesti"!

Det vil virkelig give de forretningsfolk, der pendler mellem Aarhus og København "grå hår i hovedet". Skal jeg stille bilen herude og tage Højhastighedstoget til København? Det bliver to timers transporttid, og der er Internet, så jeg kan arbejde. Eller skal jeg køre selv, som jeg plejer i 3 timer, eller skal jeg forsøge at tage flyet?

Der kan med et stop på Skanderborg Station skaffes 4,3 mio. ekstra passagerer om året ifølge Togfonden. Vil man ikke lave dette stop, kan man eventuelt forlænge regionaltoget fra Herning, Silkeborg, Skanderborg op til en ny banegård ved "Firkløveret".

Så er det også muligt for passagerer fra hele regionen i Midtjylland til at benytte højhastighedstoget enten til Aalborg eller København og dermed øge passagergrundlaget for Timemodellen.

Da den nye Venstre - regering tiltrådte, sagde den, at den ville lave et "service-tjek" på Togfonden - især med hensyn til om der var penge nok. Venstre er ikke med i forligskredsen om Togfonden.

Der snakkes en del om Christiansborg om den nye jernbanebro over Vejle Fjord også er en god ide. Dansk Folkeparti – der er en del af forligskredsen om Togfonden - vakler på dette punkt.

DF har nok også en interesse i at få Højhastighedstogene til at køre gennem Vejle og evt. stoppe her, så de kan få den forbundet med den nye bane til Billund, som de lige nåede at få med i forliget om Togfonden.

Broen over Vejle Fjord er beregnet til at koste 4,3 mia. og sparer 8,5 min.

Hvis man "vælter Vejle Fjord broen" mangler man 8,5 min i Timeplanen.

Timeplanen siger, at der skal være 1 times rejsetid mellem de store byer i Danmark.

Aarhus er leveringsdygtig til disse 8,5 min.

Aarhus er leveringsdygtig i en pendlerstation til Aarhus City og til København.

Aarhus er leveringsdygtig i Højhastighedstog.

Aarhus er leveringsdygtig i en "gennemkøringsstation"

Aarhus er leveringsdygtig i gode parkeringsmuligheder til skift fra bil til tog.

Aarhus er leveringsdygtig i at trække flere over til kollektiv befordring.

Hvis man vælger de rigtige visionære løsninger.

Synes du ligesom jeg. Har du mulighed for at støtte mine synspunkter på:  
[www.skrivunder.net/sporjyllanddk](http://www.skrivunder.net/sporjyllanddk) (ikke med i Jyllandsposten)

Med venlig hilsen  
Jørgen Christensen  
Tisetvej 24  
8355 Solbjerg

Medlem af sporjylland.dk

<http://www.tv2oj.dk/artikel/266503:Aarhus--DrOemmer-om-station-i-Brabrand>