

## En supplerende Vestbanegård

### **Det trafikale centrum kommer ikke til at ligge i midtbyen.**

Der er allerede i dag en meget kraftig trafik på Ringvejen – især i mellem Silkeborgvej og Motorvejen. Og hvis der ellers er plads, er trafikken dobbelt så stor om blot 10 år. Trafikalt vil dette område derfor blive mere centralt end midtbyen. Det er derfor ønskeligt, at der her placeres institutioner, virksomheder og andre foretagender, som har stor betydning for Byens trivsel og udvikling. Her er det mest nærliggende at udbygge trafikknudepunktet med en banegård og en rutebilstation. Det nærliggende noget nedslidte industriområde synes velegnet til formålet, især da en del af området er ejet af Arla, som i det kommende år ønsker at stoppe sine aktiviteter her.

### **Tidligere fremsatte forslag**

For blot 4 år siden var der forslag om at lave en ekstra banegård uden for Aarhus Hovedbanegård, idet de rejsende til og fra Jylland nord for Aarhus herved kunne spare tid ved ikke at skulle ind omkring Hovedbanegården, der er en sækbanegård. Forslagene var Eskelund, Aarslev og Hasselager. De to sidstnævnte faldt, fordi afstanden til midtbyen er for lang. Sagen er, at 80 % af de rejsende skal til og fra Aarhus, og en forlægning til Aarslev eller Hasselager vil minimere antallet af rejsende, som formentlig i stedet vil benytte deres biler.

Tal fra Trafikstyrelsen viser, at 95 procent af de passagerer, der benytter lyn- og IC-togene til og fra Aarhus, ankommer til stationen til fods, på cykel eller i bus, hvilket understreger, at Aarhus H placering er mere central og højst sandsynlig også mere optimal for mange af dets brugere sammenlignet med en station ved Eskelund.

Således skrev man i 2014. Citat fra:

[https://www.skanderborg.dk/Files/Files/dagso rdner/committee\\_2305/agenda\\_222387/documents/2c676bd1-292d-466b-8cf6-c607077645df.pdf](https://www.skanderborg.dk/Files/Files/dagso rdner/committee_2305/agenda_222387/documents/2c676bd1-292d-466b-8cf6-c607077645df.pdf)

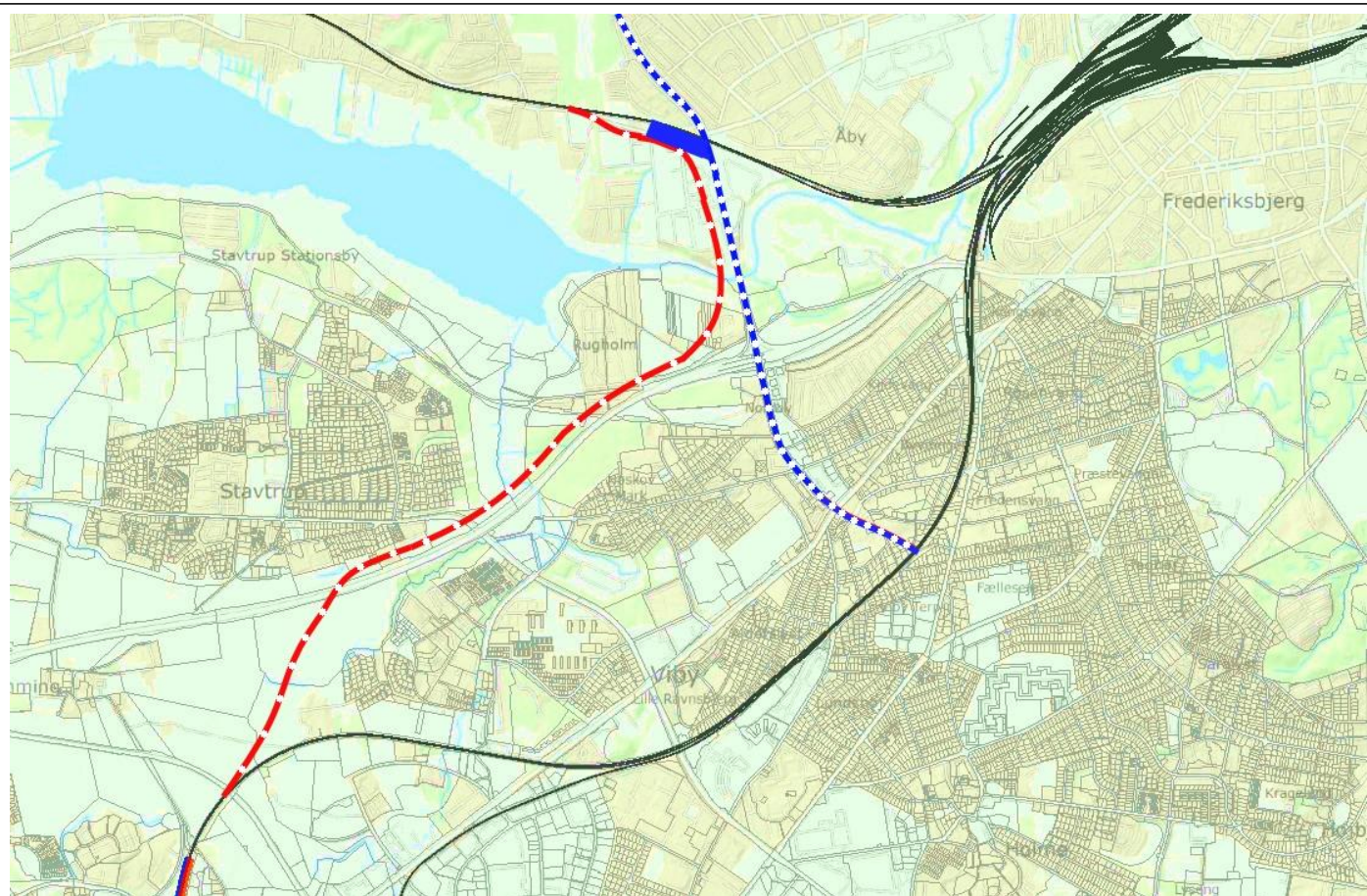
Endvidere har BaneDanmark lavet et notat i forbindelse med et hørings svar om en ny Hovedbanegård ved Kongsvang. Se evt. dette link: <http://www.sporjylland.dk/PDF/Screening%20af%20udflytning%20af%20rhus%20H.pdf>

BaneDanmark afslog forslaget med henvisning til et mindre kundegrundlag (som følge af dårlige kollektive forbindelser til Kongsvang) og herved en væsentlig dårligere økonomi.

### **Begrundet forslag om en ny Vestbanegård**

Selv om afstanden mellem Eskelund/Kongsvang og det nævnte industriområde kun er 800 meter i lige linje, er en ny banegård i industriområdet meget mere attraktivt for de rejsende, for Aarhus, for BaneDanmark og for økonomien.

1. Kortet på næste side viser, hvor en 4,6 km lange togstrækning kan tilsluttes de bestående banestrækninger. Herved bliver forbindelsen mellem nord og syd 7,4 km kortere.
2. Derfor kan timemodellen opretholdes, uden omlægning af jernbanen gennem Skanderborg.
3. Den bestående nordlige dobbeltsporede jernbanestrækning fra Aarhus H til industriområdet kan anvendes direkte som en meget hurtig letbaneforbindelse mellem midtbyen og Vestbanegården. (Da rejsetiden kun er ca. 5 minutter, vil den ny banegård og Ringbanen ligge tidsmæssigt tæt ved midtbyen).
4. Selv broerne over Ringvejen kan benyttes.
5. Den bestående sydlige dobbeltsporede jernbanestrækning til Aarhus H kan for lang størstedelens vedkommende anvendes af Odderbanen, som med en tosporet letbane herved gør hele det sydlige opland eftertragtet til byudvidelse.
6. Det er ikke nødvendigt at ombygge Hovedbanegården.
7. Der frigøres store banearealer, som kan anvendes til grønne områder, beboelse og virksomheder.
8. De rejsende behøver ikke længere kun at være henvist til at benytte den langsomme transport gennem byens gader til Aarhus H for at rejse videre med jernbanen. Nu kan de også benytte den hurtige Ringbane til Vestbanegården.
9. Oplandets rejsende benytter enten Ringbanen, eller de kan køre ind på en ny rutebilstation, som ligger klos op ad den nye Banegård.
10. De lange transporttider fra hjemmet til de fire tidligere løsninger gav alle en begrænsning i de togrejsendes antal. Den her skitserede løsning giver hurtige transporttider og skabe et større kundegrundlag i hele byen. Derfor giver den mindre biltrafik, støj og forurening.



4  
 De tynde sorte linjer viser de bestående banestrækninger  
 Linjen med de korte streger viser omlægningen af jernbaneforbindelsen.  
 Den punkterede linje viser en del af Ringbanen, som strækker sig fra Viby til Skejby Sygehus  
 Hvor de tre linjer krydser hinanden ligger den nye Vestbanegård. Det er i dette område, hvor der bliver allermest trafik i Aarhus. Her er der også god plads til en rutebilstation.  
 Jernbanesporet fra Hovedbanen mod Brabrand bruges til en meget hurtig førerløs forbindelse mellem Hovedbanegården og Vestbanegården.  
 Sammen med denne forbindelse vil letbanen på Ringvejen og den øvrige kollektive trafik hurtigt transportere de rejsende fra hele Aarhus og dets opland til Vestbanegården, som derfor bliver mere attraktiv end Hovedbanegården er under de nuværende forhold.

Ringbanen er nødvendig (Det er letbanens Etape 2 mellem Brabrand og Hovedbanegården ikke):  
 Trafikken på Ringvejen er i dag 30.000 biler/døgn. Kommunens beregninger viser, at der om kun 10 år er behov for 60.000 biler/døgn. Det er der ikke plads til. Derfor er det nødvendigt at etablere en førerløs højbane (ligesom Metroen i København). Den skal gå fra Viby til Skejby Sygehus.

#### Konklusion:

Det er letbanen i form af en høj førerløs Ringbane og den hurtige letbane på strækningen mellem Aarhus H og den ny banegård, som gør dette forslag til den billigste og mest attraktive løsning for alle byens og oplandets borgere.  
 Forslaget til en høj førerløs letbane på Ringvejen fandtes ikke for 4 år siden, da man dengang afslog en udflytning af Hovedbanegården mod vest.

Kilde: Letbaneringens Venner.

Se vores hjemmeside: <http://aarhus-letbanering.dk/>