

### Anlæg af et 3. og eventuelt et 4. spor fra Skanderborg til Århus

Togtrafikken er tæt og vil vokse i takt med, at flere og flere aktiviteter koncentrerer sig i Århusområdet. Skal planerne om en genåbning af en række nedlagte stationer realiseres, og skal der være plads til et stigende antal godstog til og fra Nordjylland og til Århus Havn, er det nødvendigt at anlægge et 3. eller et 4. spor (22 km).

### Nye standsningssteder: Stilling, Hørning, Hasselager

Der anlægges standsningssteder i Stilling (4.000 indbyggere), Hørning (6.500 indbyggere) og Hasselager (6.000 indbyggere) (kilde: [www.sogn.dk](http://www.sogn.dk)). Ved alle tre standsningssteder anlægges perronspor og spor til gennemkørende tog, således at disse ikke forsinkes af holdende regionaltog. De tre stationer indgår i Århus Kommunes og Århus Amts »Vision om letbaner i Århusområdet« (2005), der kan findes på [www.aarhuskommune.dk](http://www.aarhuskommune.dk).

Passagerpotentialer (på- og afstigere pr. døgn) groft skøn

	Lavt skøn	Mellemskøn	Højt skøn
Stilling	270	520	770
Hørning	420 (eget skøn)	800 (eget skøn)	1.180 (eget skøn)
Hasselager	420	800	1.180

Kilde: »Stationsstrukturen i Danmark«, Banedanmark (2001)

### Nye standsningssteder: Åbyhøj, Brabrand

Der anlægges standsningssteder i Åbyhøj (10.000 indbyggere) og Brabrand (6.000 indbyggere) (kilde: [www.sogn.dk](http://www.sogn.dk)). Begge steder anlægges perronspor og

spor til gennemkørende tog, således at disse ikke forsinkes af holdende regionaltog. De to stationer indgår i fornævnte »Vision om letbaner i Århusområdet« (2005).

Passagerpotentialer (på- og afstigere pr. døgn) groft skøn

	Lavt skøn	Mellemskøn	Højt skøn
Åbyhøj	140	600	1.470
Brabrand	60	320	590

Kilde: »Stationsstrukturen i Danmark«, Banedanmark (2001)

### Anlæg af en godsbane vest om Århus

Banen, der afgrener nordøst for Hørning, følger motorvejen til et kommende transportcenter ved Årslev og tilsluttes hovedbanen øst for Lyngby (ca. 10 km).

Det stigende antal godstog til og fra Nordjylland forsinkes af, at godstogene skal vende i området ved Århus H. Dette tager tid – op til 1 time – og kræver en del sporplads til de op til 700 m lange godstog, ligesom der er forbundet en del miljømæssige problemer dermed (støj og røgemissioner). Desuden begrænser vendingen af godstogene de øvrige aktiviteter på Århus Banegård.

Århus Kommune og det nu nedlagte Århus Amt har gennem årene behandlet flere forslag til løsning af problemet med godstogene. I december 2001 vedtog amtet et regionplantillæg om placering af et transportcenter ved Årslev vest for Århus umiddelbart ved den østjyske motorvej.

Det lokale erhvervsliv gav udtryk for, at man ønskede transportcenteret banebetjent. På transportcenteret kan der etableres kombiterminal med henblik på

af- og pålæsning af gods, omladning mellem tog og lastbil samt rangering af togvogne, foruden transportrelaterede virksomheder. Andre muligheder er, at transportcenteret – som i Vejle – danner basis for lokal citylogistik.

Regionplanforslaget indeholdt et forslag om, at der skulle anlægges en shunt (omfartsbane) fra Viby til Åby. Det vil sige, at der anlægges en omfartsbane, der forbinder den nordgående jernbanestrækning med den sydgående, midt i Århus by. En sådan løsning vil imidlertid have stor negativ indvirkning på det rekreative område omkring Brabrandstien, og da området har stor værdi for århusianerne, kan dette alternativ ikke anbefales. Heller ikke, fordi det ikke giver nær så store tidsbesparelser for godstrafikken, som en godsbane vest om Århus vil kunne give.

En godsbane fra Hørning langs motorvejen til transportcenteret ved Årslev og med tilslutning til hovedbanen øst for Lyngby skønnes ikke at ville udgøre et markant indgreb i landskabet, idet banen løber paral-