

Uddrag af:

Persontrafikken på jernbanerne:
AARHUS-HORNSLET-GRENAA og AARHUS-ODDER
Registrering af eksisterende forhold og forslag til forbedringer



Studierapport udarbejdet af
byplanlægger, cand. scient. Poul Gunder Nielsen
i forbindelse med den

BYPLANFAGLIGE OVERBYGNINGSUDDANNELSE VED
ARKITEKTSKOLEN I AARHUS, JUNI 1996

Forord.

Dette udredningsarbejde har jeg haft ideen til i et års tid, inden jeg gennem et praktikforløb under Byplanfaglig Overbygningsuddannelse på Arkitektskolen i Aarhus fik lejlighed til at udføre det på hensigtsmæssige vilkår. I forbindelse med arbejdet har jeg haft kontakt med en række personer - ved Arkitektskolen, DSB, HHJ, Århus sporveje, Århus amts trafikafdeling og de berørte kommuner - som jeg hermed vil takke for deres tålmodighed og hjælpsomhed. En særlig tak for samarbejdet vil jeg rette til Eric Petterson ved Arkitektskolen, Søren Lynge Jacobsen ved DSB i København, Per Freitag ved DSB i Århus og HHJ's direktør Ole Johansen. Endelig en speciel tak til DSB, som i dets lokaler i Ny Banegårdsgade i Århus har stillet et komfortabelt arbejdssted til rådighed for mig.

I udredningen har jeg stillet en række forslag til forbedringer af den trafikale service på og omkring de betragtede baner. I givet fald skal nogle af disse forbedringer gennemføres af jernbanerne, andre af busselskaberne og atter andre af kommunernes vejvæsener. Denne opgave- og byrdefordeling er jeg ikke gået nærmere ind i, men de berørte instanser kan forhåbentlig selv finde ud af det!

Poul Gunder Nielsen, juli 1996.

KONGSVANG



Kongsvang. Her ses den officielle adgang til stationen. Skiltet midt i billedet står ved passagen fra cykelstien til perronen.



Kongsvang. Og her ses den absolut uofficielle adgang med den lille bro over grøften.

KONGSVANG

Adgang til fods i alm.: Adgang fra Gl. Kongsvang sker ad Chr. X's Vejs vestlige cykelsti + en ca. 10 m lang stejl og smattet sti til Haraldsgade. Adgang fra højhusene og Uffesvej (en større blokbebyggelse) sker via en smattet passage gennem buskadsset langs Chr. X's Vejs vestlige grens østside, parkeringspladsen mellem højhusene og den stejle nedkørsel til denne. Adgang fra Kildevangen (Bygholms Allé m.v.) og Byvangen (Gl. Kongevej m.v.), begge på den anden side af gangbroen over banen, samt Rosenvang (Ellehammervej m.v.) sker ad førnævnte cykelsti. Den på kortet viste lille sti ved gangbroen (mærket "x") er ubefæstet, ganske smal og delvis spærret af lavtsiddende grene. Der findes en uofficiel adgang til perronens sydende via en "sti" i forlængelse af perronen (ulovlig færdsel!), en lille bro over grøften og en trappe på skrænten (begge dele ældre end stationen og etableret til banetekniske formål) og endelig en sti gennem krattet.

Adgangsmuligheder uden trin: Trappen ned ad skrænten til Uffesvej kan benyttes med barnevogne, men ikke med kørestole.

Cykelstativer og -tilkørsel: OK.

Tilkørsel med bil: Ikke mulig. Kan heller ikke etableres.

Parkeringsplads: Ingen. Kan heller ikke etableres.

Skiltehenvisning til stationen: Tekstskilt ved adgangen fra cykelstien.

Adgang til/fra busstop: Nærmeste stoppesteder for linie 11 findes på Chr. X's Vej ved gangbroen over banen - med adgang som til Rosenvang. Nærmeste stoppesteder for linie 5 og 25 findes på Skanderborgvej ved Bygholms Allé / Øster Allé - med adgang som til Kildevangen. Nærmeste stoppesteder for øvrige linier af enhver art igennem Kongsvang findes på Skanderborgvej ved Thyrasgade - med adgang som til Haraldsgade, derefter fortov.

Tilpasning af buskøreplan: En del af de buslinier, som berører banen i Kongsvang, berører tillige banen ved stationer længere borte fra Århus centrum. Endvidere har linie 5 så hyppig drift, at rejser imellem fx Stavtrup og Odderbanen (uden kørsel i zone 1) ikke stiller krav til køreplantilpasning. Interessen samler sig da om omstigningsmuligheder imellem linie 55 og banen. I retningen fra Harlev til Odder er overgangstiden 9 minutter (passende i forhold til afstanden) - mod 29 minutter ved Århus H. I modsat retning er overgangstiden præcis NUL, hvilket faktisk vil sige 1/2 time, så i givet fald vil man nok her - om muligt - vælge en hel anden rejserute. Linie 55' stoppesteder ligger i zone 1 (zonegrænsen på Skanderborgvej ligger ved Bygholms Allé / Øster Allé), mens stationen ligger på grænsen mellem zone 1 og 2. Omstigningsrejsen indebærer derfor et lille smut ind i zone 1 (i den ene retning tilbagelagt til fods!), hvilket medfører en irriterende fordyrelse af rejsehjemlen. (Et tilsvarende problem findes ved Gunnar Clausens Vej.)

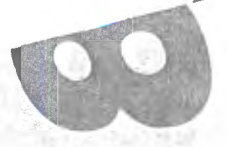
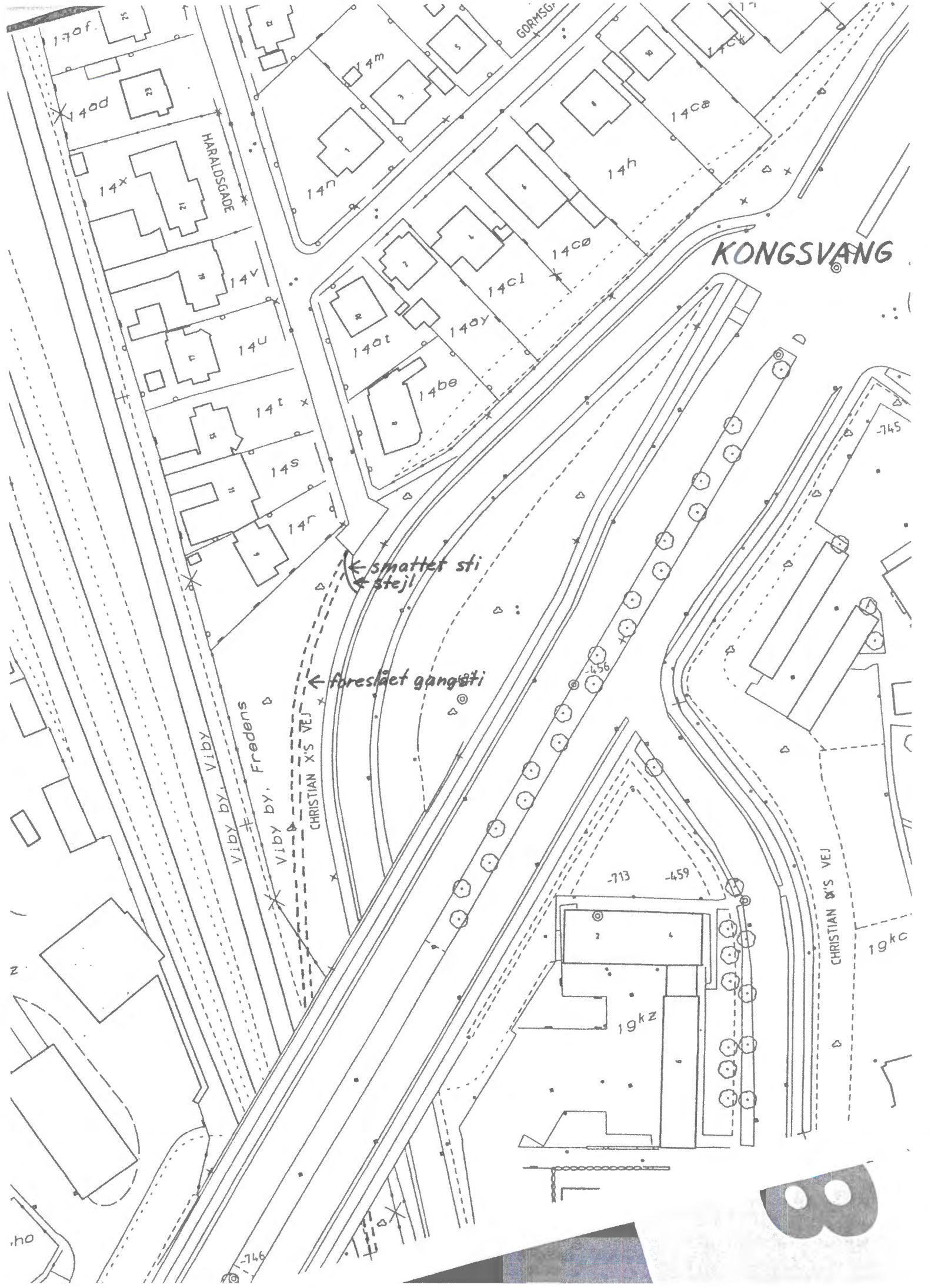
Perronlængde: 80 m.

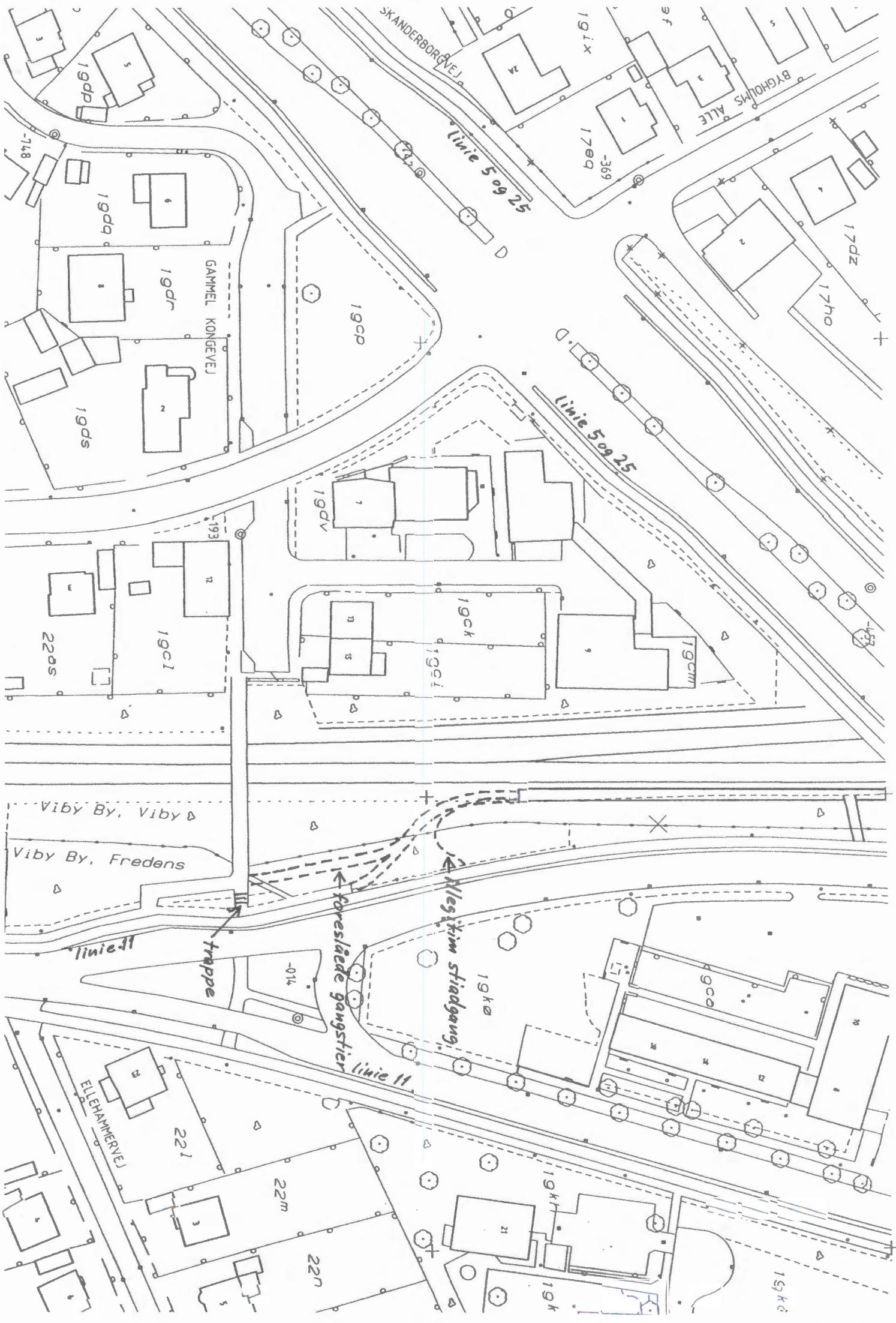
Perronhøjde: 47-52 cm.

Perronbelægning: "Mursten".

Læskærm og siddepladser: OK.

FORSLAG TIL FORBEDRINGER: Gangsti fra perronens nordende til Haraldsgade. Gangstier fra perronens sydende til fortov på Chr. X's Vej og til gangbroen over banen, overfor rampen. Fodgængerforbindelse fra Chr. X's Vejs vestgren (overfor stien til perronen) gennem højhuskomplekset til Chr. X's Vejs østgren - overfor trappen til Uffesvej, som i øvrigt suppleres med en rampe. Efterhånden som adgangsforholdene bliver bragt i orden, opsættes på relevante steder skiltehenvisning til stationen. Der indføres "overlappende takstzoner" (kendt fra KS / NESA før HT's tid), så at stoppestederne ved såvel Thyrasgade som Bygholms Allé / Øster Allé betragtes som liggende på grænsen mellem zone 1 og 2. Mulighederne for køreplantilpasning af linie 55 undersøges.





222

22

2