

Aarhus H – anno 2025

Et tænkt fremtidsscenario: en forretningsrejse for Pedersen og unge Jensen, der tager toget fra ”det nye Aarhus H” til et møde i København. Det foregår ikke uden udfordringer.



Jørgen Christiansen forestiller sig, at i 2025 er banegården i Aarhus »stadig en sækbanegård, selvom der var postet milliarder i ”den nye Aarhus H” et par hundrede meter fra den gamle, fordi man ikke kunne få køreskinnerne til eltogene ind under ”den gamle Aarhus H”.« Arkivfoto: Casper Dalhoff

JØRGEN CHRISTENSEN, MEDLEM AF ”SPORJYLLAND.DK”, TISETVEJ 24, SOLBJERG

Pedersen var lige ankommet til perronen på ”Det nye Aarhus H”, og der kom det nye højhastighedstog ind fra Aalborg.

Pedersen skulle til et møde i København kl. 10. Så han havde valgt at tage det nye højhastighedstog kl. 7, og han ville så være ved Københavns Hovedbanegård kl. 9.

Så var der tid til at komme ud på adressen, hvor mødet skulle holdes.

Inden højhastighedstogene blev indsat, havde Pedersen altid taget bilen til Skanderborg og sat den der og taget toget til København til sådanne møder, men det var ikke muligt mere, for de nye højhastighedstog kom ikke længere igennem Skanderborg.

”Det nye Aarhus H” var lavet, fordi Banedanmark havde valgt denne løsning frem for de to andre muligheder. Det var at hæve Bruuns Bro eller grave skinnerne ned for at få elektrificeringen ind under ”det gamle Aarhus H”.

”Det nye Aarhus H” var blevet placeret på den anden side af broen over Frederiks Allé. Pedersen skulle tage letbanen et stop for at komme derud.

Bilfri banegård

”Det nye Aarhus H” var nemlig bilfri, som byrådet havde ønsket det. Det ville også have været et sindrigt system at anlægge en vej hen over de mange jernbanespor, der var herude, så man kunne komme til ”det nye Aarhus H” både fra nord og syd. Taxafolkene og mange borgere havde protesteret, men lige lidt hjalp det. Byrådet ville have en ”bilfri by”. Men det betød lige 10 minutter ekstra for Pedersen.

Det havde været en hektisk morgen. Pedersen bor i Testrup 13 km syd for Aarhus, hvor der ikke er mulighed for offentlig transport. Han havde fået konen til at køre ham ind til ”det gamle Aarhus H”. De var startet en time før, og den var brugt til at komme igennem trængseltrafikken i Aarhus. Togfonden DK havde fået ret i deres prognose om en stigning af passagertallet med 60 pct. ved Aarhus H med indførelse af højhastighedstogene, og det havde også øget biltrafikken inde i byen kraftigt. Desuden var der jo nok en del af denne passagertilgang, der kom fra Skanderborg af de 4,6 mio. passagerer, der tidligere benyttede sig af Skanderborg Station. Man havde indtil sidste år stadig kunnet stige på toget her, og den ”gamle” jernbanestrækning gennem Skanderborg var jo blevet elektrificeret.

Pedersen havde tænkt på at tage bilen ind og så parkere den i Bruun’s Galleri. Men han havde hørt, at det ikke var til at komme af med bilen der, og desuden kostede det jo en ”bondegård” at parkere. Der var selvfølgelig også muligheden for at parkere i det nye p-hus på havnen. Men hvordan komme igennem trængselen i trafikken? Den brød jo stort set sammen hver morgen nede omkring havnen, som de meldte i trafikradioen. Så skulle han også skifte til letbanen for at komme til ”det nye Aarhus H”.

Det var nu godt, at konen kørte ham. Bare hun nu kunne nå at komme på arbejde til tiden ude i Viby.

God tid til at vende

På perronen mødte Pedersen den unge Jensen, der lige var blevet færdig som ingeniør sidste år. Han skulle også med til mødet i København. Jensen havde været så heldig at få en lejlighed med kæresten i Aarhus Midtby, og han valgte at gå til banegården, fordi busserne jo heller ikke kunne komme frem i trafikken, selvom de havde bussektorer flere steder i byen.

Desuden havde de jo tid nok nu, for Aarhus H er jo stadig en sækbanegård, og togføreren skulle jo have tid til at komme om i den anden ende af toget. Det var det stadig, selvom der var postet milliarder i ”den nye Aarhus H” et par hundrede meter fra den gamle, fordi man ikke kunne få køreskinnerne til eltogene ind under ”den gamle Aarhus H”.

Det var nogle meget lækre tog, de nye eltog, der kunne komme op på en hastighed af 250 km/t, men finansieringen af dem havde skabt stor debat i Folketinget.

Desuden var der internet i dem, så de to ingeniører kunne sidde og planlægge detaljerne til mødet i København.

Toget satte i gang. Pedersen syntes nu ikke, at hastigheden var særlig høj. Nå nej, toget kunne jo kun køre med 48 km/t gennem hele Aarhus som skitseret i Togfonden DK. Det var der ikke lavet om på med de nye højhastighedstog.

Bro over Solbjerg Sø

Nu var toget kommet ud af Aarhus og ind på de nye skinner, der var lagt fra Hasselager til Hovedgård. Pedersen kunne godt mærke, at hastigheden blev sat op. Nu ville han prøve at lægge mærke til, når de passerede den nye bro over Solbjerg Sø.

Pedersen huskede på den megen polemik, der havde været omkring ”Vil politikerne i Aarhus og på Christiansborg løbe risikoen for forurening af vores drikkevand til Aarhus by til fordel for at være 6 min hurtigere i København?” for disse 23 km ny jernbane.

Politikerne havde alligevel valgt den vestlige linjeføring og ikke turdet sende højhastighedstog og godstogene hen over vores drikkevandsindvindingsområde i den nye skov i Tiset nord for Solbjerg.

Desuden havde man i VVM-undersøgelserne påpeget de meget store negative konsekvenser for rigtig mange mennesker, som ”centrallinjeføringen” gennem Solbjerg by

havde. Man havde i VVM-undersøgelserne peget på den vestlige linjeføring som den bedste.

Eller også var det den lille grønne løvfrø, der havde gjort, at man valgte den vestlige linjeføring.

Pedersen synes egentlig, at det var noget pjat, at en lille frø på 3-4 cm kunne flytte store anlægsprojekter.

På den anden side kunne han godt se, at hvis man ikke bevarede disse truede dyrearters levesteder, ville man om mange år måske ikke kunne opleve ret mange dyrearter i naturen – det ville være meget fattigt.

Pedersen nåede slet ikke at se Solbjerg Sø, nok fordi man havde valgt at lægge den i en støjafskærmning for at beskytte naturen. De to ingeniører ankom til Københavns Hovedbanegård til kl. 9, men Pedersen overvejede nu næste gang at køre selv eller tage flyveren, ikke fordi at togturen ikke var behagelig, men på grund af alle de problemer, der var med at komme ind til Aarhus H.

Før 6,5 mia. kr. omvej

Pedersen havde en aften siddet og regnet på det, og han forstod stadig ikke, hvorfor man ikke havde undersøgt muligheden for at lægge jernbanen ud i trafikkorridoren langs E45 og lave en gennemkørselsstation herude.

Så vidt han huskede, var der brugt 1,8 mia. kr. på den ”nye Aarhus H” og 1,3 mia. kr. på ”den gamle Aarhus H”. Desuden var der brugt 3,4 mia. kr. i alt på at lægge sporene mellem Hovedgård og Hasselager. I alt 6,5 mia. kr.

Pedersen syntes, det var lidt grotesk, når de i finanslovsforhandlingerne sad og snakkede om 1 mia. kr. ekstra til ældreområdet.

Han havde også regnet på, hvad det kostede at lave de 12 km langs motorvej E45.

Pedersen gangede de 12 km op med den dyreste jernbanestrækning i Togfonden – som er strækningen fra Horsens N til Skanderborg SØ – som ville koste 287 mio. kr. pr. km. Så ville strækningen Hørning-Lyngby komme til at koste 3,44 mia. kr. En ny banegård i Aarhus V til 1,3 mia. kr. Forlængelse af nærbanen fra Brabrand til Aarhus V på ca. 4 km ville koste 1,1 mia. kr. Sammenlagt 5,84 mia. kr.

Pedersen prøvede også at beregne strækningen med 150 mio. kr. pr. km, som alle de øvrige nye jernbanestrækninger i Togfonden ca. koster pr. km. Beregningerne viste så, at det ville koste 3,7 mia. kr.

Derved syntes Pedersen, at man ville have fået en banegård, der lå væsentlig bedre. En banegård placeret tættere på samtlige motorveje i Aarhus-området og med mulighed for at parkere.

En besparelse på 15 km for togene. Rejsetiden forbedret for de fleste rejsende med 15-16 minutter. Og samtidig en stor besparelse på mellem 1,66 og 2,8 mia. kr.

Ikke mindst af alt – en fremtidssikret jernbane!

Debatten om igen

Pedersen tænkte: Hvis de da bare havde tænkt mere visionært og brugt de 62,7 mio. kr. (Hovedgård-Hasselager) til VVM-undersøgelser af en mere fremtidsorienteret linjeføring af højhastighedstoget langs motorvejen – og lavet en banegård ude ved ”Firkløveret” ved Herningmotorvejen, ville de ikke igen skulle til at diskutere placeringen og kapaciteten ind til Aarhus H. Debatten var allerede startet.

Hvad med at forebygge Pedersens problemer?

Hvad med at lægge den støjende trafik i sektorer, hvor der i forvejen er støj – langs motorvejene?

Synes du som Pedersen, så gå på nettet og stem for det – på: skrivunder.net/sporjylland.dk.