

Aarhus H (188)

Solbjerg 06-01-2026

Aarhus H har nu i et stykke tid været under en kraftig ombygning.

Det sker i forbindelse med, at der laves et spor mere i banegraven. Perronerne forlænges. Elektrificering og et nyt signalsystem indføres og 3 broer i nærheden af Aarhus renoveres. Samtidig skal de øvrige spor graves længere ned under Bruns Bro – minus letbanesporene - for at få de 8 meter høje køremaster ind under.

Det har betydet, at der i et par år kører færre tog til Aarhus H, og i en lang periode her i foråret erstattes togene af togbusser på strækningen mod Aalborg.

Men lige meget hvor meget man moderniserer Aarhus H, så vil man ikke kunne komme det største problem til livs. Det er, at Aarhus H er en "sækbanegård".

Det vil sige at togene skal vende køreretning 180 grader, så de kører tilbage ad samme spor, som de kom ind på. Det tager i dag et persontog 8 minutter og et godstog 45-60 minutter at vende køreretning.

Aarhus H havde i 2023 – 8,8 millioner rejsende, heraf var der 4,5 millioner, der steg på toget.

Hertil kommer 6,35 millioner rejsende med letbanen.

Det gør Aarhus H den travleste station udenfor Københavnsområdet.

Der er ca. 100.000 mennesker om dagen, der færdes i området inde omkring Banegårdspladsen.

Det er lige meget hvor ofte politikerne i Aarhus Byråd påstår, at vi skal benytte offentlig transport, cykle eller gå ind til Aarhus for at benytte toget, kommer dette ikke til at ske.

Letbanen kommer ikke ud i krogene af kommunen og busdriften blev skåret ned med 80.000 timer, da man lavede letbanen, så hjælper det ikke meget, at man nu nedsætter taksten på tre buslinjer til 15 kr. fra 2026. Vi er mange, der er nødt til at have en bil for at få hverdagen til at hænge sammen og benytte toget.

Hertil kommer alle problemerne med parkeringspladser – især langtidsparkering.

Århusianerne har de seneste 10 år fået 29% flere biler på vejene. Mange bilister og folk udenfor Ringgaderne i Aarhus tager til Skanderborg for at langtidsparkere og tage toget herfra. Der er 245 gratis parkeringspladser.

Aarhus Kommune "barsler" også med en betalingsring, som vil gøre problemet endnu større, hvis man skal med toget. (177)

Er det ikke på tide, at der bliver et alternativ til Aarhus H?

I København havde man samme problem med Københavns Hovedbanegård, hvor alle tog til Kastrup Lufthavn og Sverige skulle ind og vende på København H.

Problemet blev løst i forbindelse med etableringen af "Øresundsbanen" på ca. 4 km mellem "Ny Ellebjerg Station/København Syd" og "Kalvebod Station", hvor strækningen flettes sammen med "Kastrupbanen". Banen blev indviet i sept. 1998.

I dag kører der flere tog direkte til Kastrup Lufthavn fra Jylland, men skal du med tog til Sverige skal du stadig ind og vende og skifte tog på Københavns Hovedbanegård.

”Ny Ellebjerg Station/København Syd” er i dag blevet opgraderet, så det er et væsentligt trafikknudepunkt i den københavnske infrastruktur.

Et sådant trafikknudepunkt kunne vi godt bruge i Aarhus.

Det ville gøre, at mange trafikanter ikke skal ind i midtbyen for at tage toget – ”bilerne ud af byen”.

Der vil blive mulighed for at lave både kort- og langtidsparkering. Der vil også være mulighed for at lave busterminal, så ikke alle busser skal ind i midtbyen. En satellit af en rednings- og politistation er også en mulighed, når der sker uheld på motorvejene. Samtlige motorveje ligger indenfor 6 km fra motorvejskrydset Herning-motorvejen og E45. 90.000 biler passerer krydset i døgnet.

Der er ikke tale om at nedlægge Aarhus H, men skaffe et alternativ.

Lav en jernbanestation ved dette vejkruds og lav en jernbane på 12 km vest for E45. Det bliver en ”gennemkøringsstation” med et stop på ca. 2 minutter til gavn for mange århusianere og mange pendlere i Østjylland. Det sparrer folk, der ikke skal ind i midtbyen, for 15½ minut. Togene sparrer også 15 km ved ikke at skulle vende inde på Aarhus H. Beregningerne er Banedanmarks.

En ny vedtaget jernbane i Folketinget mellem Silkeborg og Aarhus kommer også igennem ved krydset.

En halv km fra krydset vil DSB lave deres eneste service- og reparationsværksted vest for Storebælt til deres nye el-tog. (82)

Man vedtog at gennemføre planen om at lave en ny jernbane mellem Hovedgård og Hasselager ved det store trafikforlig ”Infrastrukturplan 2035”. Denne jernbane ville komme til at koste knap 4 milliarder kroner. Trafikministeren har i okt. 2025 meldt ud, at denne jernbane ikke bliver til noget.

Man kan jo passende bruge de knap 4 milliarder kroner ”man har til overs” på at lave en jernbane langs E45.

De røde tal (?) henviser til hjemmesiden tisetweb.dk, hvor der er dokumentationer for mine påstande. (P = ”Henvendelse til politikerne”)

(Afsendt til JP 07-01-2026 – bragt den 08.01.2026)

<https://jyllands-posten.dk/jpaarhus/debat/breve/ECE18896229/lav-en-ny-jernbanestation-ved-dette-motorvejskryds/>

Lav en ny jernbanestation ved dette motorvejskryds

Er det ikke på tide, at der bliver et alternativ til Aarhus Hovedbanegård?

Facebookopslag 10-01-2026

Hvis webmaster synes, at mit debatindlæg bragt i Jyllandsposten er for langt fra skiven i denne gruppe, kan han/hun slette det. <https://jyllands-posten.dk/jpaarhus/debat/breve/ECE18896229/lav-en-ny-jernbanestation-ved-dette-motorvejskryds/>

Kære Jørgen.

14-01-2026

Mange tak for din mail, som jeg har læst med interesse.

Hos Moderaterne er vi optaget af at finde de bedste løsninger på de udfordringer vi står overfor. Derfor vil jeg tage dine anskuelser og synspunkter med i mit arbejde på transportområdet.

Med venlig hilsen

Peter Have

MF –Moderaterne

Re: Aarhus H

26-01-2026

Nick Zimmermann

Tak for, at du deler dit debatindlæg og den vigtige problemstilling omkring Aarhus Hovedbanegård og behovet for en alternativ jernbanestation ved et af Danmarks største motorvejskryds. Jeg har læst din tekst grundigt — og den fortjener opmærksomhed, både fordi den kommer med konkrete løsninger og fordi den tager fat i et afgørende infrastrukturelt problem i Østjylland.

Du sætter det præcist på spidsen: Aarhus H er en sækbanegård, og det skaber ineffektivitet, kapacitetsproblemer og unødige forsinkelser for både person- og godstrafik. Med næsten 9 millioner rejsende om året uden for København må vi som politikere erkende, at nuværende struktur ikke er holdbar i længden — hverken for pendlere, erhvervsliv eller klimaet.

Du peger også på, at transportvaner ikke ændrer sig alene ved at sænke billetpriser eller bygge bymodne letbaner. Der er brug for reelle alternativer, der gør det lettere for folk at vælge tog — uden at skulle køre ind til midtbyen, jagte parkeringsplads eller vente på ventepuds i sporskiftet på Aarhus H.

Din idé om en satellitstation ved motorvejskrydset ved E45 er både visionær og logisk — især i lyset af, at der allerede er planer om en ny jernbane i området, og at DSB planlægger servicefaciliteter for el-tog i nærheden. En sådan station kan:

- aflaste Aarhus H,
- gøre togtransport attraktiv for pendlere i hele Østjylland,
- skabe bedre sammenhæng mellem bil og tog ved kort- og langtidsparkering,
- samt fungere som trafikknudepunkt for busser og evt. regionale transporttilbud.

Du har helt ret i, at dette ikke handler om at nedlægge Aarhus H, men om at skabe et supplement, som forbedrer hele infrastrukturen og gør tog til et realistisk alternativ til bilen — også for dem, der bor uden for bykernen.

Jeg vil gerne takke dig for at bringe debatten videre, og jeg vil se på, hvordan vi i Folketingets trafikudvalg og i Dansk Folkeparti kan få sat denne problemstilling på dagsordenen — med en seriøs politisk drøftelse af mulighederne for en ny station ved motorvejskrydset og den jernbane, der er planlagt i området.

Tak for dit engagement og for at stå fast på en løsning, der kan gøre en forskel for tusindvis af rejsende i Østjylland.

Med venlig hilsen

Nick Zimmermann

Medlem af Folketinget (DF)

Måske kan kortet herunder bruges af JP?

Banedanmark er kommet med tre forslag (rød, grøn, blå) til en mulig linjeføring for den nye højhastighedsbane, der ifølge timeplanen skal bygges. Jørgen Christensen fra Tiset lidt syd for Aarhus er kommet med et alternativt forslag (orange) om at bygge en ny station vest for Aarhus, så man sparer den lange tur ind til centrum af Aarhus.

Kilde: Jyllandsposten 04.04.2018.
Jeg har indsat den kommende jernbane mellem Silkeborg og Aarhus (lyserød streg) og det kommende service- og reparationsværksted for el-tog (grøn cirkel)

Artiklen kom i den trykte avis, men et par dage efter.

13.35 søn. 11. jan. 55

Lav en ny jernbanestation ved dette motorvejskryds

Er det ikke på tide, at der bliver et alternativ til Aarhus Hovedbanegård?

JØRGEN CHRISTENSEN
Personist, Solbjerg

Aarhus Hovedbanegård - Aarhus H - har nu i et stykke tid været under en kraftig ombygning. Det sker i forbindelse med, at der laves et spor mere i banegraven. Perronerne forlænges. Elektrificering og et nyt signalssystem indføres og tre broer i nærheden af Aarhus renoveres. Samtidig skal de øvrige spor graves længere ned under Bruuns Bro - minus letbanesporene - for at få de 8 meter høje kørestamer ind under.

Det har betydet, at der i et par år kører færre tog til Aarhus H, og i en lang periode her i foråret erstattes togene af togbusser på strækningen mod Aalborg. Men lige meget hvor meget, man moderniserer Aarhus H, så vil man ikke kunne komme det største problem til livs. Det er, at Aarhus H er en "sækbanegård". Det vil sige, at togene skal vende køreting 180 grader, så de kører tilbage ad samme spor, som de kom ind på. Det tager i dag et persontog 8 minutter og et godstog 45-60 minutter at vende køreting.

Aarhus H havde i 2023 - 8,8 millioner rejsende, heraf var der 4,5 millioner, der steg på toget. Hertil kommer 6,35 millioner rejsende med letbanen. Det gør Aarhus H den travleste station udenfor Københavnsområdet. Der er ca. 100.000 mennesker om dagen, der færdes i området inde omkring Banegårdspladsen.

Det er lige meget, hvor ofte politikerne i Aarhus Byråd påstår, at vi skal benytte offentlig transport, cykle eller gå ind til Aarhus for at benytte toget, kommer dette ikke til at ske. Letbanen kommer ikke ud i kroge af kommunen, og busdriften blev skåret ned med 80.000 timer, da man lavede letbanen, så hjælper det ikke meget, at man nu nedsætter taksten på tre buslinjer til 15 kroner fra 2026. Vi er mange, der er nødt til at have en bil for at få hverdagen til at hænge sammen og benytte toget.

Hertil kommer alle problemerne med parkeringspladser - især langtidsparkering. Aarhusianerne har de seneste 10 år fået 29 procent flere biler på vejene. Mange bilister og folk udenfor Ringedamerne i Aarhus tager til Skanderborg for at langtidsparkere og tage toget herfra. Her er der 245 gratis parkeringspladser.

Aarhus Kommune "barsler" også med en betalingsring, som vil gøre problemet endnu større, hvis man skal med toget. Er det ikke på tide, at der bliver et alternativ til Aarhus H?

I København havde man samme problem med Københavns Hovedbanegård, hvor alle tog til Kastrup Lufthavn og Sverige skulle ind og vende på København H. Problemet blev løst i forbindelse med etableringen af "Øresundsbanen" på ca. 4 km mellem "Ny Ellebjerg Station/København Syd" og "Kalvebod Station", hvor strækningen flettes sammen med "Kastrupbanen". Banen blev indviet i september 1998. I dag kører der flere tog direkte til Kastrup Lufthavn fra Jylland, men skal du med tog til Sverige, skal du stadig ind og vende og skifte tog på Københavns Hovedbanegård. "Ny Ellebjerg Station/København Syd" er i dag blevet opgraderet, så det er et væsentligt trafikknudepunkt i den københavnske infrastruktur.

Et sådant trafikknudepunkt komme vi godt bruge i Aarhus. Det ville gøre, at mange trafikanter ikke skal ind i midtbyen for at tage toget - "bilerne ud af byen".

Der vil blive mulighed for at lave både kort- og langtidsparkering. Der vil også være mulighed for at lave busterminal, så ikke alle busser skal ind i midtbyen. En satellit af en rednings- og politistation er også en mulighed, når der sker uheld på motorvejene. Samtlige motorveje ligger indenfor 6 kilometer fra motorvejskrydset Herning-motorvejen og E45. 90.000 biler passerer krydset i døgnet.

Der er ikke tale om at nedlægge Aarhus H, men skaffe et alternativ. Lav en jernbanestation ved dette vejkryds og lav en jernbane på 12 kilometervest for E45. Det bliver en "gennemkøringsstation" med et stop på ca. 2 minutter til gavn for mange aarhusianere og mange pendlere i Østjylland. Det sparrer folk, der ikke skal ind i midtbyen, for 15½ minut. Togene sparrer også 15 kilometer ved ikke at skulle vende inde på Aarhus H. Beregningerne er Banedanmarks.

En ny vedtaget jernbane i Folkeetinget mellem Silkeborg og Aarhus kommer også igennem ved krydset. En halv kilometer fra krydset vil DSB lave deres eneste service- og reparationsværksted vest for Storebælt til deres nye el-tog.

Man vedtog at gennemføre planen om at lave en ny jernbane mellem Hovedgård og Hasselager ved det store trafikforlig "Infrastrukturplan 2035". Denne jernbane ville komme til at koste knap 4 milliarder kroner. Transportministeren har i oktober 2025 meldt ud, at denne jernbane ikke bliver til noget.

Man kan jo passende bruge de knap 4 milliarder kroner "man har til overs" på at lave en jernbane langs E45.

DELTA I DEBATTEN
Vi vil gerne høre din mening. Send gerne et debatindlæg om lokale og regionale forhold til JP Aarhus på skrivebat.jp@jp.dk
Læs kravene på jp.dk/kontakt/debat

Side 14-15