

# Dengang alting var godt og kørte på skinner

Aarhus Byråd vil ikke bruge sin indflydelse på at få lavet en screeningsundersøgelse af den mest direkte linjeføring nord-syd af jernbanen langs E45.



Byrådet har ikke, som i mange andre storbyer, opdaget, at fjerntrafikken er placeret i udkanten af byerne, og at "lokalbefolkningen" bliver serviceret af S-bane, metro eller lignende. Arkivfoto: Mikkel Berg Pedersen

**JØRGEN CHRISTENSEN, MEDLEM AF "SPOR JYLLAND" TISETVEJ 24, SOLBJERG**

Dengang man i sin tid anlagde de første jernbanespor, var det af stor betydning, at der ikke var så store niveauforskelle i terrænet, når der skulle graves ud til en ny jernbane, så sporene blev hovedsagelig lagt i dalstrøgene.

Desuden var det vigtigt, at hver en lille flække fik adgang til dette "nye vidunder", så man kunne komme ind til "storstaden" noget hurtigere end med hestevogn.

Så i Aarhus by blev det til endestationer for jernbanerne ved Østbanegården, Hammelbanegården og Hovedbanegården, som alle lå i udkanten af byen.

Herfra skulle man befordres med hestevogn eller ”apostlenes heste” via Mejlgade, Vestergade og Frederiksgade for at nå frem til centrum, som dengang lå nede ved Domkirken.

## **Hestevogne blev til biler**

Af disse banegårde er der nu kun Aarhus H tilbage, der stadig er en endestation. Hammelbanen er nedlagt og Østbanegården er lavet til en gennemkørselsstation.

Hestevognene er udskiftet med biler, og centrum er blevet noget større.

Men det er ikke gået op for Aarhus Byråd endnu:

- at jernbanen ved Aarhus er blevet en del af et nationalt og internationalt jernbanenetværk, og ikke længere er ”storstaden”,
- at bilen er kommet for at blive,
- at de, der bruger jernbanen, ikke absolut skal ind i Aarhus’ centrum,
- at Aarhus H stadig er en ”endestation”,
- at togpassagerer sagtens kan finde ud af at tage toget kl. 12.06 og ikke kl. 12.00,
- at det ikke er ”tabu” at tale om at lave et alternativ til Aarhus H i udkanten af byen.

## **Næb og klør**

Er Skanderborgs borgmester Jørgen Gaarde endelig blevet løst fra ”Socialdemokratiets musketerer”, at ”alle højhastighedstogene skal ind til Aarhus H” og nu endelig kan gøre noget for de 3,4 millioner ekstra passagerer om året, der kan samles op på Skanderborg Stationen ved at lave et stop her for højhastighedstogene ifølge Togfondens egne tal?

I dag benytter 5,7 millioner passagerer denne station, og mange af dem vil kunne benytte højhastighedstogene ved et stop her.

Men Aarhus Kommune har med næb og klør villet have linjeføringen af højhastighedstogene ind til Aarhus H, og rådmand Kristian Würtz vil have ”Timemodellen”.

Aarhus har fået en milliardbevilling fra staten til ombygning af Aarhus H. Den har fået en screeningsundersøgelse af den såkaldte ”Eskelund-løsning” med udflytning af Aarhus H til Kongsvang og skudt rapporten i sæk sammen med DSB.

De skal nu bruge millioner på at flytte Odder-Grenaa-banen til spor 1-2, og op over de øvrige spor til Aarhus H for at bruge spor 7 til højhastighedstogene. De har fået mio. til udbygning af letbanen.

## **Til centrum for at vende**

Allerhelst havde man set, at Aarhus Kommune havde reageret og havde gjort sin indflydelse gældende over for Banedanmark og fået inddraget en undersøgelse af en linjeføring langs E45.

Men det er "tabu" og "politisk ukorrekt" at tale om problemerne ved Aarhus H i Aarhus Byråd.

Byrådet vil stadig have fjerntrafikken og højhastighedstogene ind til centrum for at vende.

De har ikke, som i mange andre storbyer, opdaget, at fjerntrafikken er placeret i udkanten af byerne, og at "lokalbefolkningen" bliver serviceret af S-bane, metro eller lignende.

De slår på, at 80 pct. af passagererne, der benytter Aarhus H, stiger af her.

Ja, det er da klart.

## **Intet alternativ**

For der er ikke noget alternativ for af- og påstigning mellem Randers og Skanderborg, og med højhastighedstogene bliver det mellem Aalborg og Odense.

Alle tog inkl. højhastighedstogene vil køre med en hastighed af 48 km/t. ind til Aarhus H. De 48 km/t. er lige en anelse hurtigere end den hastighed, som Tour de France kører med i gennemsnit, og de forcerer flere kategoriserede bjergstigninger end DSB.

## **Har søgt indflydelse**

Vejle Kommune har søgt indflydelse hos Banedanmark, fordi man ikke synes, at broen over fjorden er nogen god idé.

Man har også i Horsens Kommune søgt indflydelse på linjeføringen og fået lavet en ekstra bue på den nord for Hovedgård og endda fået den indlagt i VVM-undersøgelserne.

Det er jo ikke raketteknologi at tegne en streg mellem A og B, den mest direkte linje nord-syd, og se at Aarhus H ikke ligger på den, men ligger for enden af en "blindtarm" ud fra denne linje.

Men Aarhus Byråd vil ikke bruge sin indflydelse eller bruge så meget som "en bøjet femøre" på at få lavet en screeningsundersøgelse af denne mest direkte linjeføring nord-syd af jernbanen langs E45.

Det kunne jo være, at rapporten viste, at en sådan jernbanestrækning er en god idé.