

Togfonden.dk anno 2025.

Pedersen var lige ankommet til perronen på 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 ville så være ved Københavns Hovedbanegård kl. 9.

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

Inden højhastighedstogene blev indsat havde Pedersen altid taget bilen til Skanderborg, og sat den der, og taget toget til København til sådanne møder.

Det havde været en hektisk morgen. Pedersen bor i Testrup 13 km syd Aarhus. Han havde fået konen til at køre ham ind til Aarhus H. De var startet 1 time før, og den var brugt til at komme igennem trængselstrafikken i Aarhus.

Togfonden.dk havde fået ret i deres prognose om en stigning af passagertallet med 60% ved Aarhus H med indførelse af højhastighedstog, 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. 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 Bruns Galleri, Men han havde hørt, at det var ikke 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 sagde i trafikradioen. Så skulle han desuden skifte til letbanen for at komme til Aarhus H.

Det var nu godt, at konen kørte ham. Bare hun nu kunne nå at komme på arbejde til tiden ude i Viby. 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 kæresteren i Aarhus Midtby, og han valgt at gå til Banegården, fordi busserne jo heller ikke kunne komme frem i trafikken, selvom de havde bus-sektorer 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 nogle meget lækre tog de nye eltog, der kunne komme op på en hastighed af 250 km i timen, 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 synes nu ikke at hastigheden var særlig høj. Nå nej, toget kunne jo kun køre med 48 km i timen gennem hele Aarhus, som skitseret i Togfonden.dk. Det var der ikke lavet om på med de nye højhastighedstog.

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 Århus 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 nord for Solbjerg.

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 kun opleve 10-20 dyrearter i naturen – det ville blive 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.

Hvad med at forebygge Pedersens problemer? Ved med at lægge den støjende trafik i sektorer, hvor der i forvejen er støj; langs motorvejene.

Og i øvrigt mener vi: Brug de 62,7 mio. kr. (Hovedgård-Hasselager) til VVM-undersøgelser af en mere visionær og fremtidsorienteret linjeføring af højhastighedstoget langs motorvejen – og flyt banegården ud til "Firkløveret" ved Herningmotorvejen

Med venlig hilsen
Jørgen Christensen,
Tisetvej 24, 8355 Solbjerg
Medlem af: "SPOR Jylland"

(afsendt til JP d 04-11-2014)