

AARHUS HOVEDBANEGÅRD

*Et vigtigt led i
elektrificeringen af
togdriften i Danmark*



Foto: Villy Fink Isaksen

AARHUS HOVEDBANEGÅRD

Ombygningen af Aarhus Hovedbanegård (Aarhus H) er et vigtigt led i forbindelse med elektrificering af fjernbanen i Danmark. Med ombygningen, der begynder i slutningen af 2024 og forventes gennemført til december 2026, får Aarhus en ny fremtidssikret hovedbanegård, der gør det muligt at køre med hurtigere, grønnere og mere klimavenlige eltog til og fra Aarhus mod hhv. København og Aalborg.

Elektrificeringen forudsætter, at Banedanmark trækker kørestrøm til og fra Aarhus H. Det kræver bl.a., at der gøres plads til kørestrømsmaster og -ledninger. Parallelt gennemfører Banedanmark sporfornyelser, hastighedsopgraderinger, og udruller nyt digitalt signalsystem på strækningen. Samtidig ombygges og forlænges alle perroner, hvilket giver plads til flere afgang og længere tog med større siddepladskapacitet.

EN HELHEDSLØSNING

Projektet består af 5 indsatser, der gennemføres samtidig:

OMBYGNING AF OG VED AARHUS H

Plads til kørestrøm, forstærkning af konstruktioner, renovering og fornyelse.

BROARBEJDER

Renovering, forstærkning m.m.

SIGNALPROGRAMMET

Nyt digitalt signalsystem som erstatning for gamle udtjente signaler langs sporet

ELEKTRIFICERINGSPROGRAMMET

Master og kørestrømsledninger langs banen

FTN TRACÉ

Føring af fiberkabler langs banen



Den elektrificerede jernbane er en vigtig del af den samlede klima- og miljøløsning. Støjniveauet reduceres, miljøet og naturen langs banen og i Aarhus forbedres og CO₂-udledningen fra togene reduceres.

En elektrificeret jernbane med nye signalanlæg vil desuden sikre både kortere rejsetid, øget komfort, bedre trafikinformation, mere fleksibel og stabil afvikling af trafikken og dermed flere tog til tiden.

AARHUS HOVEDBANEGÅRD

Ombygningen af og ved Aarhus H indbefatter at sporene og perroner under Bruuns Bro sænkes, så der kan trækkes kørestrøm til de elektriske tog. Samtidig fornyes perron 2-7, der forlænges til omtrent 320 meter.

Perronerne fornyes for at sikre, at de nye perroner er handicapvenlige, skiltningen er i orden, der er hegn og afmærkninger og lign. Arbejdet gennemføres med opstart ultimo 2024 frem til ultimo 2026. Etableringen af de længere perroner betyder, at en række sporskifter skal fjernes og flyttes. Det giver mulighed for at forenkle banenettet ved stationen, og dermed gøre afviklingen af togdriften enklere.

Sidst men ikke mindst udføres forskelligt sporarbejde ind til klargøringscenteret DSB Vedligehold. Det forventes at ske ultimo 2025.

BROARBEJDER

For at sikre, at der er plads til kørestrømsledninger, og at afstandskravet mellem tog og bro opfyldes, arbejdes der på 3 broer.

SKANDERBORGVEJ

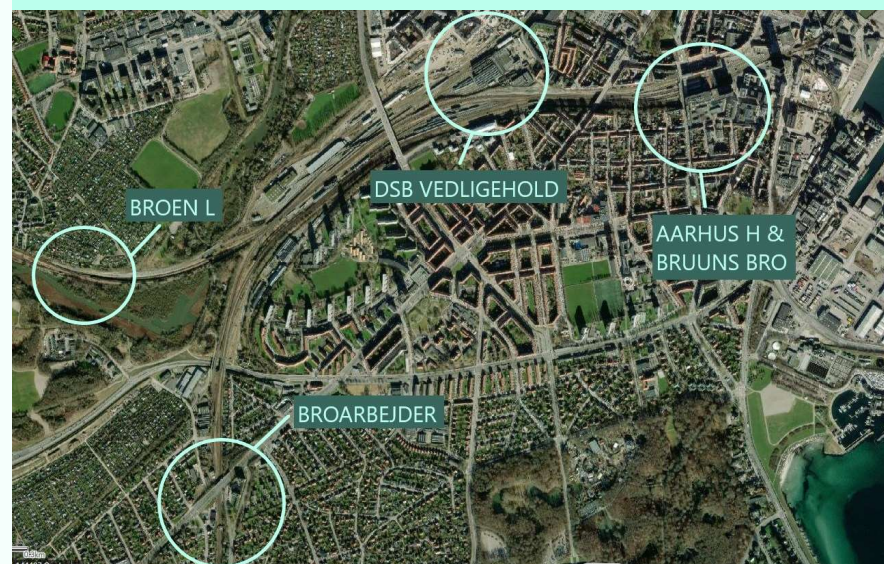
Her sænkes det ene spor 40 cm og det andet 10 cm.

KONGSVANG OVERKØRSELSBRO

Her hæves brodækket ca. 1 meter for at gøre plads til kørestrømsledninger under broen.

BROEN L

Broen L skal fjernes og sportracéet omlægges, så de 2 spor løber parallelt med hinanden i stedet for at krydse hinanden.



ELEKTRIFICERINGSPROGRAMMET

En væsentlig del af projektet er installationen af kørestrøm. Som en del af projektet skal der derfor opsættes kørestrømsmaster og lægges ledninger 3 km syd for Aarhus og 4 km nord for Aarhus for at elektrificere 28,8 km spor.

Processen starter med prøvegravninger, der er afgørende for hvor kørestrømsmasterne kan stå. Herefter omlægges kabler, rejses kørestrømsmaster og trækkes ledninger inden systemet testes. Arbejdet forventes at finde sted fra uge 12 til uge 28 i 2026, inden det testes i okt. 2026. Spændingen på systemet tilsluttes i uge 50 2026.

SIGNALPROGRAMMET

Udover strøm er grundlaget for den elektriske jernbane et nyt digitalt signalsystem. Derfor skal der installeres nye signaler fra Fredericia til Aalborg.

Installering af det ny signalsystem begynder så småt i sommeren 2023, men størstedelen af arbejdet ligger i 2026 efter sporarbejdet har fundet sted. Som en del af arbejdet installeres sporskiftedrev, akseltællere, baliser, og der opsættes ETCS stopmærker.

I Aarhus opføres en Technical Object Building – også kaldet en Teknikhytte – der samler al data fra strækningen. Herfra sendes det til Trafiktårn Vest i Fredericia, hvor Banedanmark styrer togtrafikken fra. På den måde får vi mest mulig ud af data og sikrer en så fleksibel afvikling af trafikken som muligt.

FTN TRACÉ

Ingen moderne jernbane uden kabler – og således heller ikke den danske. FTN-tracé etablerer en ny landsdækkende fiberinfrastruktur, som bl.a. skal forsyne elektrificeringsprogrammet og signalprogrammet.

FTN sikrer konstant kommunikation til og fra sikringsdelen til de fysiske installationer, togcomputeren og kontrolcenteret for at sikre togets position og de korrekte togveje. Undervejs i byggeriet vil al data gå igennem et midlertidigt kabel. På selve arbejdet omkring Aarhus Banegård etableres en ny kabelrende, hvor det permanente kabel trækkes.

