

## Flere og flere siger nej tak til en ny jernbane i Østjylland



*Mange østjyder er trætte af planerne om en ny højhastighedsbane gennem Østjylland. Det gælder også i landsbyen Tiset ved Solbjerg lidt uden for Aarhus. Her foreslår Jørgen Christensen (t.v.) i stedet at sende togene til en helt ny station vest for Aarhus, Allan Lauridsen (i midten) kan bare se sit hus tabe værdi, og Uffe Damm (t.h.) undrer sig over, at det nu pludselig ikke længere er nødvendigt at passe på grundvandet. Foto: Joachim Ladefoged*

**Flere kommuner og mange borgere siger nej tak til den højhastighedsbane, som et flertal i Folketinget har besluttet at bygge i Østjylland, så jyderne kan komme hurtigere til København. Folketinget opfordres til at drøfte sagen én gang til.**

LARS FROM – JyllandsPosten 04-04-2018

Ny jernbane

### **Højhastighedsbane**

- Fra Hovedgård til Hasselager.
- 23-24 km lang.
- Skal skære seks minutter af rejsetiden.
- Pris: 3,5 mia. kr.
- Designet til tog, der kan køre 250 km/t.
- DSB's kommende eltog kan køre 200 km/t.
- Tre mulige linjeføringer.
- Dertil kommer et privat

forslag om at droppe den nye linje og i stedet etablere en ny station Aarhus Vest og lade de nye højhastighedstog køre uden om Aarhus Centrum.

Kilde: Banedanmark og

[www.sporjylland.dk](http://www.sporjylland.dk)

Vejle siger nej tak. Skanderborg siger nej tak. Odder siger nej tak. Dele af Aarhus Byråd siger nej tak. Den socialdemokratiske borgmester i Favrskov vil hverken sige ja eller nej tak, men erkender,

at mange af hans indbyggere helst vil bevare den nuværende jernbane, så de fortsat kan stå på lyntoget til København i Skanderborg og ikke skal til Aarhus.

I Skanderborg kommer en SF-udvalgsformand med en direkte opfordring til sine kolleger på Christiansborg:

»Man bør måske tage en ekstra runde med forhandlinger om timeplanen og om linjeføringen gennem Østjylland. Det er ikke sikkert, at det er den rigtige linje,« siger Claus Leick, SF's formand for teknik- og miljøudvalget i Skanderborg Kommune.

Han mener, at planen om at lade de nye hurtigtog køre uden om Skanderborg er en dårlig plan. I stedet mener han, at det kan være en idé at overveje en helt ny station ved Aarhus Vest, hvilket efter hans mening vil spare tid på rejsen mellem Jylland og København for rigtig mange, fordi alle tog så ikke behøver at køre helt ind til centrum af Aarhus.

I den lille by Tiset ved Solbjerg lidt uden for Aarhus er mange borgere af samme opfattelse. Det gælder bl.a. Allan Lauridsen, der i 2006 – ligesom flere af sine naboer – indgik en aftale med det daværende Århus Amt om, at han – mod en erstatning på 125.000 kr. – ikke måtte bruge sprøjtegifte på sine godt fem hektar jord.

Formålet var at beskytte det vandreservoir, som ligger under hans hus og skov på netop det sted, hvor der nu måske skal bygges en ny højhastighedsbane.

»Derfor undrer det os, at det nu pludselig ikke længere er vigtigt at beskytte det vandreservoir, hvor man i dag henter omkring 40 pct. af alt det drikkevand, der bliver brugt i det sydlige Aarhus,« siger Allan Lauridsen, der for nylig sammen med ca. 800 andre borgere var til informationsmøde hos Banedanmark i Solbjerg om den nye jernbane.

## **Højhastighedsbane, nej tak**

Her var stemningen alt andet end positiv i forhold til den 23-24 km lange højhastighedsbane fra Hovedgård til Hasselager, som et flertal i Folketinget har besluttet at bruge 3,5 mia. kr. på at bygge. Målet er at få hurtigere tog, fordi en udretning af strækningen fra Hovedgård til Hasselager ifølge Banedanmark vil kunne skære seks minutter af rejsetiden mellem Aarhus og København.

»Jeg tror ikke, at du kan finde en eneste borger her på egnen, der er begejstret for, at de vil føre den kommende jernbane denne vej. Man skal formentlig inden for Ringgaden i Aarhus for at finde nogen, der synes, at det er en god idé. Banedanmark har godt nok lokket med, at vi eventuelt kunne få en banegård i Solbjerg, men det er der ingen her, der tror på,« siger Allan Lauridsen.

Han mener ikke, at mange andre end de 65.000 aarhusianere, der bor inden for Ringgaden i Aarhus, reelt vil få en kortere rejsetid. Fordi der bliver færre stop på den nye højhastighedsbane for at skære rejsetiden med toget ned. Det vil til gengæld betyde, at mange skal rejse længere med bil eller anden transport for at komme frem til toget.

Samtidig kan Allan Lauridsen og mange andre i Solbjerg konstatere, at huse og ejendomme er faldet i værdi på grund af de togplaner, der blev lanceret i 2014:

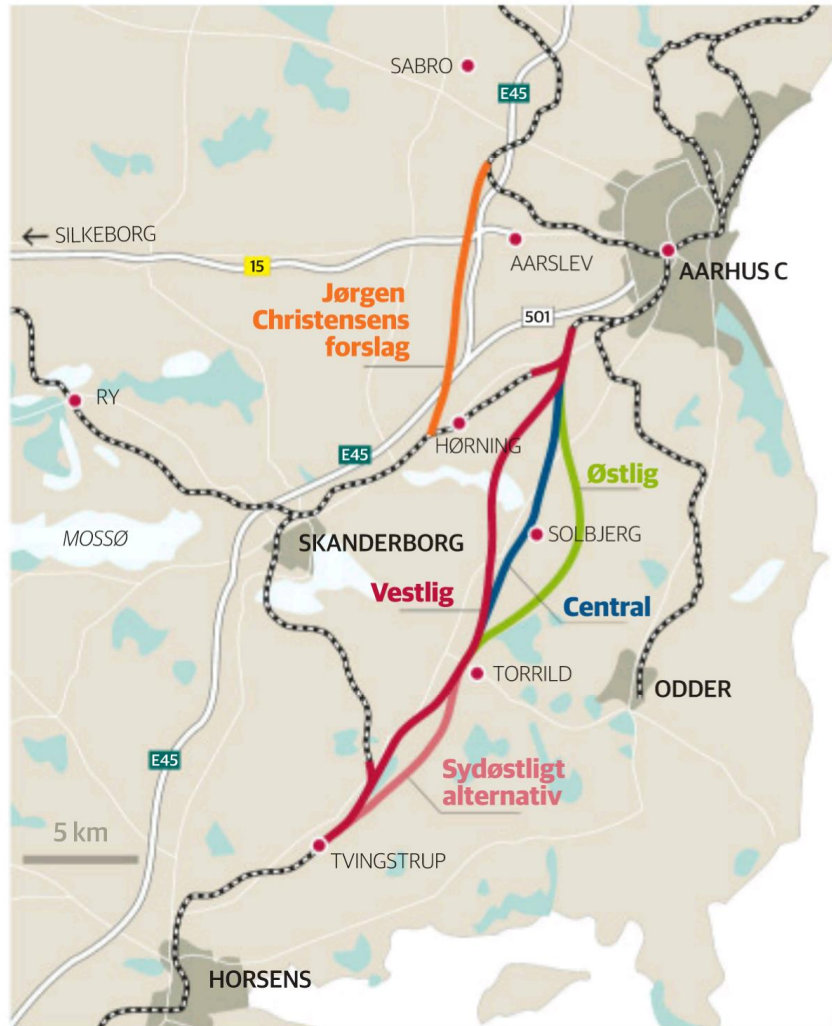
»Så længe mit hus står på listen over ejendomme, som jernbanen – måske – kommer til at gå tæt forbi, vil min ejendom være umulig at sælge. I 2010 fik jeg vurderet ejendommen til 4,5 mio. kr. I dag har den i hvert fald mistet en værdi på 2 mio. kr.«

Lige nu forventer politikerne bag forliget om [Togfonden.dk](http://Togfonden.dk) og timeplanen, der skal bringe rejsetiden ned på en time mellem de største byer i Danmark, ikke, at en ny jernbane i Østjylland vil være bygget før i 2032. Der vil formentlig i 2019 eller 2020 blive taget stilling til den endelige linjeføring blandt de tre mulige.

»Hvis vi kunne få svar i 2018 eller 2019, ville vi ikke være helt så stavnsbundne,« siger Allan Lauridsen.

## Hvor skal toget fremover køre?

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: BANEDANMARK OG JØRGEN CHRISTENSEN GRAFIK: LARS PRYDS

Mange østjyder er trætte af planerne om en ny højhastighedsbane gennem Østjylland. Det gælder også i landsbyen Tiset ved Solbjerg lidt uden for Aarhus. Her foreslår Jørgen Christensen (t.v.) i stedet at sende togene til en helt ny station vest for Aarhus, Allan Lauridsen (i midten) kan bare se sit hus tabe værdi, og Uffe Damm (t.h.) undrer sig over, at det nu pludselig ikke længere er nødvendigt at passe på grundvandet. FOTO: JOACHIM LADEFOGED

## Ny Aarhus Vest-station?

Jørgen Christensen bor også i Tiset, og han har et konkret forslag til, hvordan man både kan realisere en timeplan og undgå at bruge et milliardbeløb på at bygge en ny jernbane, som ikke ret mange af de borgere, der bliver berørt af den, ønsker:

»Hvis man beholder den nuværende linjeføring forbi Skanderborg, etablerer en ny linje fra Hørning til Lyngby langs med motorvej E45 og så bygger en ny station Aarhus Vest, vil man spare en 15 kilometers togtur og ca. 16 minutter, fordi de kommende højhastighedstog så ikke skal ind til Aarhus C og vende,« siger Jørgen Christensen.

Banedanmark har set på hans regnestykke og bekræfter, at der vil kunne skæres 15,4 minutter af rejsetiden.

Det forslag er rådmand Bünyamin Simsek (V) i Aarhus positiv over for.

»Det er en visionær og spændende tanke. Det er bestemt en løsning, der bør undersøges,« siger Bünyamin Simsek, der for godt en uge siden måtte sende sit eget høringssvar til Banedanmark, hvor han vendte sig imod planerne om den nye jernbane, fordi et flertal i byrådet i kommunens officielle høringssvar valgte at sige ja tak og pege på netop linjeføringen gennem Solbjerg.

»Idéen om en station vest for Aarhus er visionær, fordi den vil give lavere transporttid fra Aarhus til både Vejle og Aalborg.«

Det ændrer dog ikke på, at Simsek ser den Kattegatbro, der i de seneste uger igen er kommet i fokus, som sin førsteprioritet, før der bliver investeret milliarder i en ny jernbane.

I Skanderborg understreger Claus Leick, at den nye jernbane er en svær sag for en SF'er, fordi netop SF var én af hovedkræfterne bag, da den daværende S-R-SF-regering i 2014 lancerede planerne.

»Timemodellen kan lyde meget sympatisk, men lige nu må vi også spørge os selv, om timemodellen overhovedet bliver til noget. Hvis man ikke får lavet en bro over Vejle Fjord – hvilket meget tyder på, at man ikke gør – er det vanvittigt at sætte så meget i gang,« siger Claus Leick.

## Mange måder at regne på

»Der er mange måder at regne tidsbesparelser ud på. Rigtig mange kører i bil fra Aarhus til Skanderborg for at tage toget herfra, fordi her er en kæmpe parkeringsplads. Det er også værd at bemærke, at folk fra f.eks. Randers ville spare adskillige minutter med toget, hvis de ikke skulle helt ind til Aarhus C. Derfor kunne jeg godt ønske mig en ny og åben debat om jernbanen,« lyder det. I Favrskov Kommune nord for Aarhus vil den socialdemokratiske borgmester Nils Borring helst ikke kommentere, hvad der skal ske med jernbanen.

»Men der er mange andre steder, hvor man kan skære minutter, end ved at bygge en ny jernbane. Jeg ved f.eks., at mange af vores borgere i dag kører i bil til Skanderborg for at tage toget, fordi de her kan parkere, mens der er langt til Aarhus, og man her skal betale for at parkere sin bil. Jeg tror, at de mennesker vil være kede af, hvis de fremover skal køre helt til Horsens for at kunne parkere deres bil og komme med toget,« siger han og tilføjer:

»Så hvis jeg spurgte mine borgere, tror jeg godt, at de ville ofre nogle minutter for at kunne stå på toget i Skanderborg fremfor at skulle køre til Horsens. Hvis der var en station ved Aarhus Vest, tror jeg også, at mange ville køre dertil for at tage toget.«

Men det skal ses i en sammenhæng, mener Nils Borring, der selv tager bilen til Skanderborg, når han skal til København. Han peger samtidig på, at Favrskov arbejder på at få åbnet en ny togstation i den lille by Laurbjerg, »fordi flere stationer er vigtigere end et par minutter mere eller mindre for køre med tog til København«.

Hans kollega i Randers, borgmester Torben Hansen (S), mener til gengæld, at togene fortsat skal køre ind til Aarhus C:

»Når jeg tager toget, står der rigtig mange på i Randers og af i Aarhus. Det taler for en Aarhus C-løsning. Men det vigtigste er ikke, hvor mange minutter det tager at komme til København. Om det



tager en time eller en time og tre minutter mellem byerne. Det vigtigste er frekvens, stabilitet og service. Jeg har selv lige været i København og brugte 3 timer og 39 minutter med toget. Om det havde taget 3 timer og 34 minutter, havde ikke gjort den store forskel. Som ambition er timemodellen en fremragende idé.«

## **DF: Timeplanen smuldrer**

I Folketinget har Dansk Folkepartis transportordfører, Kim Christiansen, ikke planer om at åbne diskussionen lige nu.

»Der er så mange interesser i det her. En station uden for Aarhus har været vendt flere gange, men Aarhus vil ikke have den, så det kommer aldrig til at ske. Man skal bare bruge den tid, det tager at køre ind til hovedbanegården,« siger Kim Christiansen.

»Det kan være fornuftigt at bruge 70 minutter mellem Odense og Aarhus i stedet for en time. Indtil videre er der heller ikke penge til noget som helst, hverken en jernbane gennem Østjylland eller en bro over Vejle Fjord. Samtidig har DSB lige fået lov at købe tog, der kun kan køre 200 km/t., selv om det ville kræve 230 eller 240 km/t., hvis man skulle køre strækningen på en time. Derfor smuldrer hele timekonceptet mere og mere,« siger Kim Christiansen.

Han spørger samtidig til, hvad det er, man vil med de nye og hurtigere tog.

»Vil man ind til Vejle og Skanderborg og stoppe, hvor der er forbindelse til hele Vestjylland eller ej? Hvis man ikke kan samle passagererne med de nye tog, kan det hele være ligegyldigt. Man skal holde op med det minuttyranni, der ligner det, man har haft i hjemmeplejen. I stedet skal man tænke i miljø og kvalitet, som man gør med elektrificeringen af jernbanen. Tog til tiden er 10 gange vigtigere end at spare fem minutter.«

Kim Christiansen regner først med, at forligspartierne i 2019 vil beslutte, hvilken linje den måske kommende højhastighedsbane gennem Østjylland skal følge.

Dansk Folkeparti er det eneste af Folketingets partier, der har været med i samtlige trafikforlig i de seneste 15-20 år. Derfor har partiet en nøglerolle, både når det handler om højhastighedsbanen i Østjylland, en eventuel ny station ved Aarhus Vest og en ny bro over Vejle Fjord.

## **Forsiden på Jyllandsposten 4 april 2018**

