

Det er uanstændigt at holde folk stavnsbundne.

Lige op til sommerferien landede regeringen en stor infrastruktur aftale – ”Infrastrukturplan 2035” - med samtlige partier i Folketinget.

Hvordan kunne det dog lade sig gøre, at blive enige alle partier?

Det kunne kun lade sig gøre, hvis der blev lavet en ”kattelerm” i aftalen så partierne enkelvis eller i flok kunne stå udenfor aftalen på visse punkter, som de ikke synes om.

Hvor er de største infrastrukturprojekter for Danmark blevet af i aftalen?

Et Femern-bælt projektet til 52,6 milliarder (2015 priser) – forventes færdig i 2029?

En Kattegatforbindelsen med eller uden jernbane (anslået til at koste mellem 60-130 milliarder)?

Er de gemt i det store ”grå område” i aftalen, der hedder igangværende projekter til 55 milliarder.

Specielt er der også afsat 13,5 milliarder til Timeplanen, men den forventes først sat i gang efter 2030. Det er et område, hvor de blå partier vil benytte ”kattelermen”.

Timeplanen er en indbygget del i Togfonden, som siger en times rejsetid mellem de store byer i Danmark. Togfonden blev vedtaget som lov i juni 2014 for 7 år siden.

Togfonden blev senere delt op i to dele og første del er sat i gang.

Betyder det at de blå partier har opgivet at kæmpe mod Togfondens 2. del, som de hele tiden har været imod?

2. del af Togfonden består bl.a. af tre nye jernbaner i Østjylland?

En jernbanestrækning fra Hovedgård til Hasselager, en jernbanebro/tunnel ved Vejle Fjord og en bane fra Vejle til Billund. Tilsammen koster de til godt 10 milliarder skatte kroner.

Anlægsprisen for disse 3 nye jernbaner er steget fra de blev præsenteret til VVM-undersøgelserne kom med 5% for Hovedgård-Hasselager, 15 % for Vejle Fjord-broen og ca. 80% for Billundbanen.

Holder forudsætningerne i Togfonden?

Økonomien i Togfonden var baseret på indtægter fra olie- og gasudvinding i Nordsøen. Pengene er ikke kommet ind, og nu er der kun skatteyderne til at betale for de nye jernbaner.

Togene som skulle køre med en hastighed på 250 km/tim på udvalgte strækninger ifølge Togfonden.

DSB indkøber nu tog, der kun køre med en hastighed på 200 km/tim. (1)

Tidsbesparelserne i Timeplanen holder ikke.

Det viser sig, at Togfonden ikke skaber mere plads på vejene.

Forligspartierne bag Togfonden har en ”drøm” om at flere vil benytte togene frem for privatbilerne.

Med Togfondens egne ord vil den fulde gennemførelse af Togfonden, give ca. 5.000 færre biler på vejene i 2030 om dagen. 5.000 færre biler på vejene - det svarer nogenlunde til det tal bilparken i Danmark øges med, hver måned i disse år.

Så Togfonden ”stjæler” altså noget, der ligner en måneds tilvækst fra den samlede tilvækst af biler i hele

Danmark eller 0,2 procent af bilparken. Med omkring 55.000 flere biler årligt på vejene i disse år, vil Togfondens indflydelse på trængslen på vejene, ikke have nogen mærkbar indflydelse overhovedet. (2)

"Mere plads på vejene" er derfor næppe et argument for gennemførelse af Timemodellen eller Togfonden!

91,3 procent af persontransporten foregår "på asfalt" i biler, busser, cykler, motorcykler eller knallerter. Knap 80 procent af alle personkilometer i Danmark foregår i person- eller mindre varebiler. (Kilde: Motor 2/2018)

Har DSB behov for disse to nye jernbaner i Østjylland?

8% af al persontransport i Danmark foregår på jernbanen.

Under 1% af godstransporten foregår på jernbanen. (Kilde: Motor 2/2018)

DSB har fra 2013 til 2018 mistet 3 % af deres passagerer.

DSB's passagerantal faldt med 1,1 millioner rejser i Danmark fra 2017 til 2018.

Kun 7 kunder ud af 100 kunder hos DSB befinder vest for Storebælt.

DSB "bløder" i den grad passagerer til bilerne og hurtigbuserne, og havde et fald i passagerantallet over Storebælt på 4,5% i de første 6 mdr. af 2018 i forhold til samme periode i 2017.

I første halvår af 2019 mistede de yderligere 2,4 pct. af kunderne over Storebælt.

DSB har ikke behov for disse nye jernbaner.

Ifølge beregninger fra Banedanmark kan der opsamles 4,3 millioner flere passagerer om året i Skanderborg end ved at lave en ny jernbane mellem Hovedgård og Hasselager. (3)

Der er nu kun ét argument tilbage for at lave to nye jernbanestrækninger - en jernbane fra Hovedgård til Hasselager og en over Vejle Fjord – det er "rejsetidsbesparelse".

Regeringen vil sammen med dens støttepartier lave de to nye jernbanestrækninger på ca. 35 km og til en samlet pris på 8,6 milliarder skattekrone. De vil tilsammen skabe en rejsetidsbesparelse på 12-13 minutter.

(4)

Der findes en alternativ linjeføring af jernbanen på 12 km i trafikkorridoren langs E45 vest om Aarhus, som sparrer 15½ minut – beregninger foretaget af Banedanmark.

Den vil komme til at krydse en ny jernbanestrækning fra Aarhus til Silkeborg, som er en del af aftalen i "Infrastrukturplan 2035" (9)

En jernbanestation i "Aarhus Vest" ved "Firkløveret" – E45 og Herningmotorvejen - bliver en "gennemkøringsstation" – modsat Aarhus H der er en "sækbanegård".

Det er en 15 km kortere jernbane end ind omkring Aarhus H.

Stationen kommer tæt på samtlige motorveje i Aarhus-området, hvor der passerer 90.000 biler i døgnet ved en "Vest-banegård".

Mulighed for parkering – hvad der ikke er ved Aarhus H.

DSB opretter et værksted ½ km derfra til at servicere de nye el-tog.

Stor tilgængelighed - hvad der ikke er ved Aarhus H. (5)

Skriv under, hvis du også synes at jernbanen skal ud langs motorvej E 45 på:

www.skrivunder.net/sporjyllanddk

Facebook-gruppen "Drop Billundbanen", har spurgt til afklaring for de ejere af ejendomme, der bliver ramt af jernbanen. Trafikminister Benny Engelbrecht har svaret: "Billund banen bliver ikke til noget." (6) Hvordan kan en minister svare sådan uden at lovgivningen vedtaget i Folketinget bliver lavet om? Nu siger "Infrastrukturplan 2035", at der skal ventes yderligere 10 år med en afklaring på de to andre jernbanestrækninger i Togfondens 2. del.

Det er uanstændigt at holde folk "stavnsbundne" i uvished i yderligere 10 år.

På jernbanen Hovedgård-Hasselager drejer det sig om 41 familier, der bliver ramt direkte og over 600 andre familier, der får under 300 m til en kommende jernbane.

Hvor mange, der er på strækningen ved Vejle Fjord, ved jeg ikke. (7)

Regeringen undskylder sig med, at det er et signalsystem, der skyldes forsinkelsen af afgørelsen.

Signalsystemet er 7 år forsinket i forhold til den oprindelige plan.

Det kan aldrig være et signalsystem, der er skyld i, at der ikke kommer en afklaring.

Er det ikke politikerne, der har bedt Banedanmark om at udarbejde planerne for disse nye jernbaner?

Er det ikke politikerne der skal komme med en afgørelse, om vi skal have de jernbaner eller ej – alt andet er uanstændigt.

Med venlig hilsen
Jørgen Christensen
Tisetvej 24
8355 Solbjerg

(indsendt til JP 09-07-2021- bragt 17-07-2021)

1 <http://www.tisetweb.dk/PDF/Faktaark%203.pdf> (Bilag 2 – side 5)

2 http://www.tisetweb.dk/PDF/Skaber%20Togfonden%20mere%20plads%20paa%20vejene_21_03_19.pdf

3 <http://www.tisetweb.dk/PDF/Faktaark%203.pdf> (Bilag 1 – side 5)

4 <http://www.tisetweb.dk/PDF/Faktaark%204.pdf>

5 <http://www.tisetweb.dk/PDF/Faktaark%203.pdf>

6 http://www.tisetweb.dk/PDF/Billundbanen%20bliver%20ikke%20til%20noget_30_06_21.pdf

7 <https://jyllands-posten.dk/jpaarhus/aarhus/ECE12905297/solbjerg-venter-paa-et-tog-som-maaske-aldrig-kommer/>

Det er også sendt til Folketingets trafikudvalg + partilederne bag Togfonden.

Selv om Folketinget er gået på en sommerferie bør velfortjent følgende debatindlæg læses.

<https://jyllandsposten.e-pages.pub/titles/jyllandsposten/1520/publications/52716/articles/1409046/70/1>

Det er uanstændigt at holde folk stavnsbundne i uvished i yderligere 10 år.

Med venlig hilsen – fortsat god sommerferie
Jørgen Christensen, Tisetvej 24, 8355 Solbjerg