

## En jernbanestrækning der ikke er brug for.

Regeringen har via Trafikministeren Benny Engelbrecht meldt ud, at de vil gennemføre Togfondens 2. del - koste hvad det vil (ÅS 12-02-2020).

### **Økonomien i Togfonden er der ikke.**

Økonomien i Togfonden var baseret på skat på gas og olie hentet op fra Nordsøen. Pengene er der ikke fra Nordsøen på grund af lave oliepriser, og nu er der kun skatteborgerne til at finansiere Togfondens anden del via skattebilletten. Anden del at Togfonden koster i alt 13,5 milliarder, heraf bruges de 10 milliarder på nye jernbanestrækninger. (1)

### **Passagergrundlaget er der ikke.**

Der bliver færre og færre, der tager toget. Fra 2013 til 2018 mistede DSB 3 pct. af sine passagerer. Togfonden har eksisteret siden 2014. I samme periode tabte DSB 4,5 procent af passagererne over Storebælt til bilerne og hurtigbusserne, og i første halvår af 2019 mistede de yderligere 2,4 pct. af kunderne over Storebælt.

Det er hovedsagelig de lokale pendlere, der bruger jernbanen. (2)

### **Tidsbesparelsen er der ikke.**

Indbygget i Togfonden var der en Timemodel, som sagde en times rejsetid mellem de store byer i Danmark.

En forudsætning for Timemodellens gennemførelse er et nyt signalsystem. DSB har valgt et nyt signalsystem, der ikke er "en hyldevare". Det var ikke afprøvet på andre strækninger end fire km i Ungarn. Systemet kører nu i Nordjylland og på en enkelt strækning på Sjælland, men er betydelig sværere at få til at fungere på de øvrige mere komplicerede jernbanestrækninger i Danmark. Systemet er 7 år forsinket i forhold til den oprindelige plan og koster 20 milliarder kroner. (3)

En anden forudsætning for Timemodellen er, at togene på visse strækninger kan køre med en hastighed på 250 km i timen. DSB køber nu lokomotiver, der kun kan køre med en hastighed på 200 km/tim. Minutbesparelsen er der ikke. Timemodellen kan ikke gennemføres. (4)

### **Togfonden flytter ikke bilister over i offentlig transport?**

Banedanmarks beregninger i Togfonden, på hvor mange passagerer man trækker over til jernbanen fra privatbilerne viser, at det er 0,2 % af samtlige bilister i hele Danmark, eller det samme antal biler som danskerne køber af nye biler på én måned i disse år. I Danmark var der 3 millioner biler på vejene i marts 2018. Altså ikke noget der kan mærkes på trafikken på vejene. (7)

### **Togfondens 2. del hænger ikke sammen.**

Togfondens 2. del består bl.a. af 3 nye jernbanestrækninger - en ny jernbane fra Vejle til Billund, en ny jernbanebro over Vejle Fjord og en ny jernbanestrækning fra Hovedgård til Hasselager. Billundbanen vil blive en ren underskudsforretning og koste 50 millioner om året i drift. De nye jernbanestrækninger koster tilsammen 10 milliarder kr. (5)

### **Specielt for den nye jernbanestrækning Hovedgård-Hasselager.**

Strækningen - foreslået af Banedanmark - er på 24,7 km – koster 3,7 milliarder at anlægge – og sparrer i rejsetid 4½ minut.

Eller det koster 814 millioner for at spare ét minut i rejsetid.

Eller det koster 148 millioner at anlægge én km ny jernbane.

### **Jernbanestrækningen skaffer ikke flere passagerer, men færre.**

Et af målene i Togfonden var at få flere til at tage offentlig transport. Et internt arbejdsnotat fra Banedanmark viser, at der er 4,1 millioner flere passagerer om året at hente på den eksisterende jernbane over Skanderborg i forhold til at lave en ny jernbane fra Hovedgård og til Hasselager. (6)

### **Drikkevand og pesticider.**

Banedanmark har valgt at pege på en linjeføring, der går gennem et drikkevandsområde, hvor "Aarhus Vand" henter drikkevand op til Danmarks anden største by. Linjen rammer 2 indvindingsboringer ud af 6 – som skal nedlægges. Fra disse boringer henter "Aarhus Vand" 10 pct. at drikkevandet til Danmarks anden største by. Banedanmark har tænkt sig at sprøjte med Roundup ovenpå grundvandet for at undgå plantevækst på jernbanen. (8)

### **Alle tog skal vende på Aarhus H.**

Alle tog skal, med den nye jernbane fra Hovedgård til Hasselager, stadig ind til Aarhus H for at vende køreretning - 180 grader. Det tager mindst 8 minutter. Togfonden forudser, at der vil komme en øgning af passagerantallet med 60 pct. ved Aarhus H, når den engang er anlagt. (Togfonden.dk s. 89). Det vil i den grad skabe trafikkaos i Aarhus Midtby. (10)

Det eneste argument, der er tilbage, for at lave en ny jernbane på 24,7 km fra Hovedgård til Hasselager og bruge 3,7 milliarder skatte kroner er, at man kommer 4½ minut hurtigere til København fra Aarhus.

Der findes en alternativ linjeføring af jernbanen på 12 km i trafikkorridoren langs E45 vest om Aarhus, som sparrer 15½ minut – beregnet af Banedanmark. Den kommer også til at krydse en evt. ny jernbanestrækning fra Aarhus til Silkeborg, som Benny Engelbrecht siger, ligger i Togfondens 2. del. (9)

I dette debatindlæg er opsummeret de problematikker, som jeg ser det, for Togfondens 2. del og især for stækningen Hovedgård-Hasselager, som jeg kender mest til.

Problematikkerne er ikke med i VVM-rapportens "Beslutningsgrundlag" fra Banedanmark, men de er vigtig for, at politikere på Christiansborg tager de rigtige beslutninger.

Jeg mener, det er spild af penge at lave en jernbane, der ikke er brug for – brug dem dog i stedet på velfærd, inden der går for meget "Komiske Ali" i debatten.

Med venlig hilsen  
Jørgen Christensen

Tisetvej 24  
8355 Solbjerg

(indsendt til ÅS 29-02-2019)

**Info, uddybning og dokumentation for mine påstande:**

- 1) <https://jyllands-posten.dk/aarhus/meninger/breve/ECE10959910/togfondens-anden-del-er-doed/>
- 2) <http://www.tisetweb.dk/PDF/Ny%20jernbane%20giver%20faerre%20passagerer.pdf>
- 3) <https://jyllands-posten.dk/aarhus/meninger/breve/ECE11689809/banedanmarks-prestigeprojekt-vil-spare-4-minutter-og-32-sekunder/>
- 4) [http://www.tisetweb.dk/PDF/Banedanmarks%20praestigeprojekt\\_26\\_08\\_19.pdf](http://www.tisetweb.dk/PDF/Banedanmarks%20praestigeprojekt_26_08_19.pdf)
- 5) [http://www.tisetweb.dk/PDF/Henvendelse\\_01\\_12\\_19.pdf](http://www.tisetweb.dk/PDF/Henvendelse_01_12_19.pdf)  
<https://jyllands-posten.dk/aarhus/meninger/breve/ECE10959910/togfondens-anden-del-er-doed/>
- 6) <http://www.tisetweb.dk/PDF/Ny%20jernbane%20giver%20faerre%20passagerer.pdf>  
<http://www.tisetweb.dk/PDF/20131205%20Togfonden%20DK-Analyse.pdf>
- 7) [http://www.tisetweb.dk/PDF/Skaber%20Togfonden%20mere%20plads%20paa%20vejene\\_21\\_03\\_19.pdf](http://www.tisetweb.dk/PDF/Skaber%20Togfonden%20mere%20plads%20paa%20vejene_21_03_19.pdf)
- 8) <https://jyllands-posten.dk/aarhus/meninger/breve/ECE11725129/hvad-med-drikkevandet-til-aarhus/>
- 9) <https://jyllands-posten.dk/aarhus/meninger/breve/ECE11716540/det-er-vanvid/>  
<http://www.tisetweb.dk/PDF/Faktaark%202.pdf>
- 10) <https://jyllands-posten.dk/aarhus/meninger/breve/ECE11620046/infrastrukturkaos-i-aarhus/>