

Er der en samlet plan fra regeringen på infrastrukturområdet?

En ny fjernbus-lov er trådt i kraft her 1. juli. Den betyder bl.a., at bussernes køreafstand mellem start- og slutpunkt nu er sat ned fra 150 km til 75 km

JØRGEN CHRISTENSEN

Tisetvej 24, Solbjerg

Den nye fjernbus-lov vil betyde, at der vil blive yderligere pres på de offentlige busruter og på jernbanekørselen. Det betyder ifølge beregninger fra Transportministeriet at disse selskaber skal afgive 263.000 passagerer til hurtigbusserne, og kun 29.000 vil tage hurtigbussen i stedet for privatbilen. Der vil komme yderligere 292.000 nye passagerer, og i alt vil 600.000 passagerer benytte disse ruter ved deres etablering.

Lovgivningen blev vedtaget i 2018 af den daværende regering med Venstre, Konservative og Liberal Alliance samt Dansk Folkeparti og Socialdemokratiet.

Flixbus åbnede den 12. juli 38 nye busruter bl.a. en mellem Aarhus og Aalborg.

Vejdirektoratets opgørelse viser at 8 pct. af al persontransport i Danmark forgår på jernbanen. Under 1 pct. af godstransporten foregår på jernbanen.

91,3 pct. af persontransporten foregår ”på asfalt” i biler, busser, cykler, motorcykler eller knallerter.

Knap 80 pct. af alle personkilometer i Danmark foregår i person- eller mindre varebiler. (Kilde: Motor 2/2018)

DSB har fra 2013 til 2018 mistet 3 pct. af deres passagerer. Kun syv kunder ud af 100 kunder hos DSB findes vest for Storebælt. DSB har lige forhøjet de ”orange bilets” andel til 10 pct. af alle bilets til 120.000 bilets om ugen. ”Orange bilets” er de billigste bilets hos DSB.

DSB ”bløder” i den grad passagerer til bilerne og hurtigbusserne. Før de ”orange bilets” bliver standardpris, vender kunderne ikke tilbage til DSB.

Den eneste chance for at konkurrere med hurtigbusserne er priserne, og at DSB er pålidelige med ”tog til tiden”.

Hvordan hænger denne nye lovgivning sammen med den nye Socialdemokratiske regering?

Går de ind for den offentlige trafik eller den private trafik?

De melder selv ud med, at de vil styrke den offentlige trafik, bl.a. vil de genoptage Togfondens del 2 på jernbaneområdet.

Togfondens anden del består bl.a. tre nye jernbanestrækninger i Østjylland - en strækning fra Hovedgård til Hasselager - en strækning over Vejle Fjord og en strækning fra Vejle til Billund - også kaldet »Tullebanen«. Partierne bag regeringens aftalen »Politisk forståelse», vil genoplive Togfondens anden del.

Linjen fra Hovedgård til Hasselager kostede 3,4 milliarder kroner, da Togfonden blev præsenteret. Den pris er nu steget med 5 pct, og nu koster strækningen 3,56 milliarder.

Passagerne sparrer mellem 4 minutter og 40 sekunder og 5 minutter i rejsetid på denne nye strækning i forhold til den »gamle» linjeføring over Skanderborg.

Den koster 155 millioner kr. pr. km at anlægge eller 712 millioner kr. pr. sparet minut i rejsetid.

Ved at lade højhastighedstogene køre via Skanderborg med et stop, kan man opsamle 4,3 millioner passagerer om året ifølge Togfonden.

Hvor meget velfærd kan man ikke få for 3.560.000.000 kroner?

Tilsvarende for Vejle Fjord strækningen. Den forventedes at sparre 8,5 min. i rejsetid i forhold til at køre ind omkring Vejle. Det er kun otte min. i dag. Oprindeligt var prisen sat til 4,3 milliarder kr. Den er nu steget med 15 pct. til 4,941 milliarder kr.

Kommunerne Vejle, Hedensted, Odder og Skanderborg - på disse to nye linjer - går ikke ind for disse nye jernbanelinjer.

Hvor meget velfærd kan man ikke få for 4.941.000.000 kroner?

Billundbanen vil på store dele af strækningen blive ny anlagt, og vil betyde et togskifte for passagerer fra Vestjylland.

LÆS OGSÅ



DSB mister passagerer – og bundlinjen er under pres^{FINANS}

Da denne strækning blev præsenteret i Togfonden kostede den 734 millioner kroner. Udmeldingen ved »Den blå Infrastrukturplan» er 926 millioner kr. Bladet Ingeniøren er i besiddelse af et arbejdsnotat fra Banedanmark, der siger mellem 1,1 og 1,3 milliarder kr. Altså en stigning på 50 til 80 pct.

Billundbanen har en samfundsøkonomisk forrentning, der er negativ – og den bør slet ikke bygges. Man anslår et driftsunderskud på 50 millioner kroner hvert år.

Hvor meget velfærd kan man ikke få for 1.100.000.000 kroner?

Det er klart er bevist, at disse jernbanestrækninger ikke hænger sammen samfundsøkonomisk eller passagermæssigt.

Er der en samlet plan fra regeringen på infrastrukturområdet?

<https://jyllands-posten.dk/aarhus/meninger/breve/ECE11503362/Er-der-en-samlet-plan-fra-regeringen-p%C3%A5-infrastrukturomr%C3%A5det/>