

## Man laver vel jernbaner for at få passagerer?

Da DSB i sin tid bestilte det legendariske "IC 4-tog" bestilte man i alt 83 togsæt. 40 ud af de togsæt, der i sin tid blev købt, er sendt ud at køre. Den anden halvdel af togene vil man kun bruge som reservedele. Af de 40 togsæt, der kører på jernbanen nu, kan ingen af dem kobles sammen, så de kan magte en spidsbelastning.

Desuden købte man 23 IC2-tog, der stort set aldrig kom ud at køre, og som DSB havde større problemer med end IC4-togene. Togene blev i sin tid købt for 800 mio. kr. 15 af disse IC2-tog kører nu i Rumænien.

Den ene rapport efter den anden påpegede dengang, at "det ville blive en god forretning" med IC4-togene.

Fire prøvetog blev indsat i 2007 og først i 2016 blev det endelig vedtaget at udfase dem.

Det jeg vil påpege med disse fakta, er hvor lang tid det tog, inden man bestemte sig for politisk ikke at bruge flere penge på IC2 og IC4 togene.

Nu har man lavet VVM-undersøgelser på 3 nye jernbaner i det, der kaldes Togfondens 2. del. Det er nye jernbanestrækninger over Vejle Fjord, en jernbane fra Hovedgård og til Hasselager og en jernbane fra Vejle til Billund.

VVM står for vurdering af miljøet direkte og indirekte virkninger på (wikipedia):

- mennesker, dyreliv og planteliv
- jordbund, vand, luft, klima og landskab
- materielle goder og kulturarv

Disse emner er selvfølgelig med i rapporterne, men desuden er der inddraget en hel masse andre ting i rapporten, som ikke er direkte påkrævet, men som selvfølgelig har relevans til emnet, som minutgrundlag, anlægspriser og kapacitet.

### **Passagergrundlaget.**

Et emne, som jeg synes også har relevans for, om man skal bygge nye jernbaner, er passagergrundlaget.

Da man i sin tid vedtog Togfonden, var der indbygget en "Timemodel". Embedsmændene havde fået til opgave at få Timemodellen - med en times drift mellem de største danske byer - til at fungere, "koste hvad det ville".

Så da Togfonden i sin tid blev præsenteret, var det store hovedtema "minutbesparelser".

Har man så afprøvet timemodellen?

Det - man har afprøvet - i 2010-2011 - er at lade nogle forsøgstog kun stoppe i de to store byer - Aarhus og København. Det gav stort set ingen minutbesparelser.

Forsøget blev stoppet igen, da belægningsprocenten på afgangene kun var på 40 pct.«

De almindelige lyntog havde en belægningsprocent i 2012 på 55 pct. mellem Odense og Nyborg.

Tror man at Timemodellen med et stop i Odense vil øge belægningsprocenten?

Timeplanen ligger i dag "død" fordi forudsætningerne ikke holder.

Minutbesparelsen for Hovedgård-Hasselager sagde 6 min. Den er nu nede på 4½ min.

Togene kommer ikke til at køre med 250 km/tim, som også var en forudsætning for Timemodellen.

Et signalsystem, man stort set har valgt at udvikle fra bunden, er også en forudsætning for Timemodellen. Det koster 20 mia. og er 7 år forsinket.

I VVM-rapporten over en ny jernbane fra Hovedgård til Hasselager står der:

(Citat fra Beslutningsgrundlag side 3 i VVM-rapporten)

*"I dag rejser der årligt ca. 4,5 mio. passagerer med tog på strækningen mellem Horsens og Aarhus. Ved gennemførelse af Timemodellen viser beregninger i landstrafikmodellen, at dette tal frem mod 2030 vil stige til knap 7 mio. årlige rejser..."*

**Beregningerne i Togfonden på passagerområdet, kan der sættes et stort spørgsmålstejn ved.**

60 % stigning af passagerantallet på Aarhus H? (side 89)

4,3 mio. passager om året ville kunne benytte hurtigtogene ved et stop i Skanderborg? (side 65)

**Tallene fra i dag** på passagerområdet – 2019 - viser noget helt andet end rapporterne.

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

Planen for Togfonden blev fremsat første gang i 2013.

I samme periode tabte DSB 4,5 procent af passagererne over Storebælt til bilerne og hurtigbuserne.

Citat fra Jyllandsposten 30.08.2019:

*"Hver sjette togrejsende har på fem år opgivet toget på rejsen over Storebælt.*

*Nye tal fra første halvår af 2019 viser, at udviklingen og flugten væk fra toget fortsætter: Det nationale togselskab har på seks måneder mistet 2,4 pct. af kunderne på Storebælt – svarende til 92.000 passagerer – mens DSB har haft en tilbagegang i det vestlige Danmark, Fyn og Jylland, på 0,7 pct. eller 43.000 passagerer. Også S-toget er gået tilbage med knap 1 pct." Kun 7 ud 100 rejser med DSB foretages vest for Storebælt.*

Ritzau 07-11-2019:

De første 9 måneder af 2019 viser, at DSB har vundet en lille smule markedsansende tilbage, idet de har udbudt en stor andel af billig-billetterne "Orange", men det har samtidig betydet, at de har haft 31 mio. færre kroner i kassen før skat.

40 % af billetterne over Storebælt i denne periode var "orange".

Ingeniøren 22. sept. 2018:

*"Det skyldes blandt andet et politisk forlig fra 2009. Det bestemte, at over halvdelen af trafikvæksten skulle ske i den kollektive transport. Det betød, omregnede DSB senere i sin*

*daværende strategi, at togtrafikken skulle fordobles inden 2030.*

**DSB vil ikke længere udtale sig om sine mål for væksten**, men henviser til en prognose fra Trafikstyrelsen, som indgik i grundlaget for sidste års beslutning om at købe nye eltog for mindst 11 milliarder kroner. Prognosen fra 2016 forventer en vækst i togtrafikken på 27 procent fra 2016 til 2030, eller 1,7 procent årligt.

»Helt forkert og rigtig trist«

»At det i disse år i modsætning til forudsigelsen går den direkte forkerte vej, overrasker ikke transportforsker Harry Lahrman, Aalborg Universitet:

»Vi har gjort det billigere at køre bil, og det er helt forkert og rigtig trist. Historisk har styrken for den danske trafik været, at det har været relativt dyrt at køre bil, og at vi derfor har haft relativt lidt trængsel. Den fordel har vi ikke længere, og vores bilejerskab er hurtigt steget.«

**Det er passagergrundlaget og ikke minutbesparelser, der bør være i fokus for jernbanen.**

Trænger man til en grundig analyse af passagergrundlaget i Østjylland?

Mange af tallene på passagerområdet i Togfonden og VVM-rapporten Hovedgård-Hasselager virker som "Banedanmark – ønsketænkning".

Sætter man disse fejlbehæftede forudsætninger ind i de analysemodeller, man har på jernbaneområdet, får man selvfølgelig nogle tal ud, der passer til det, man ønsker, der siger, at det kan betale sig samfundsøkonomisk.

Nu går man måske i gang med at bruge 10 milliarder på Togfondens 2. del ud fra:

For Billundbanen: - Samfundsøkonomisk: - negativ - Udarbejdet af Banedanmark

For Vejle Fjord: - Samfundsøkonomisk i pct.: 3,1-4,1 - Udarbejdet af Vejdirektoratet

For Hovedgård – Hasselager: -Samfundsøkonomisk i pct.: 4,0-5,3 - Udarbejdet af Banedanmark

Som "tommelfingerregel" siger man, at det kan betale sig samfundsøkonomisk omkring 5%.

Vil man i fremtiden køre med flere halv- eller heltomme tog på de nye og gamle jernbane-strækninger – for passagererne er der ikke?

Banedanmark trænger i den grad til at få "støvet" deres beregningsmodeller af, så modellerne kommer til at svare til virkeligheden, ellers bruger vi alt for mange skattekrone på "ønskeprojekter". Banedanmarks ønskeprojekt for Hovedgård-Hasselager koster 3,7 milliarder. Hvor længe skal politikerne stå på mål for fejlslagne jernbaneprojekter?

Man skal også lige huske at bruge den menneskelige sans, der hedder "sund fornuft", så der ikke går "Komiske Ali" i det.

Med venlig hilsen  
Jørgen Christensen  
Tisetvej 24  
8355 Solbjerg

(Afsendt til Jyllandsposten 11-11-2019)